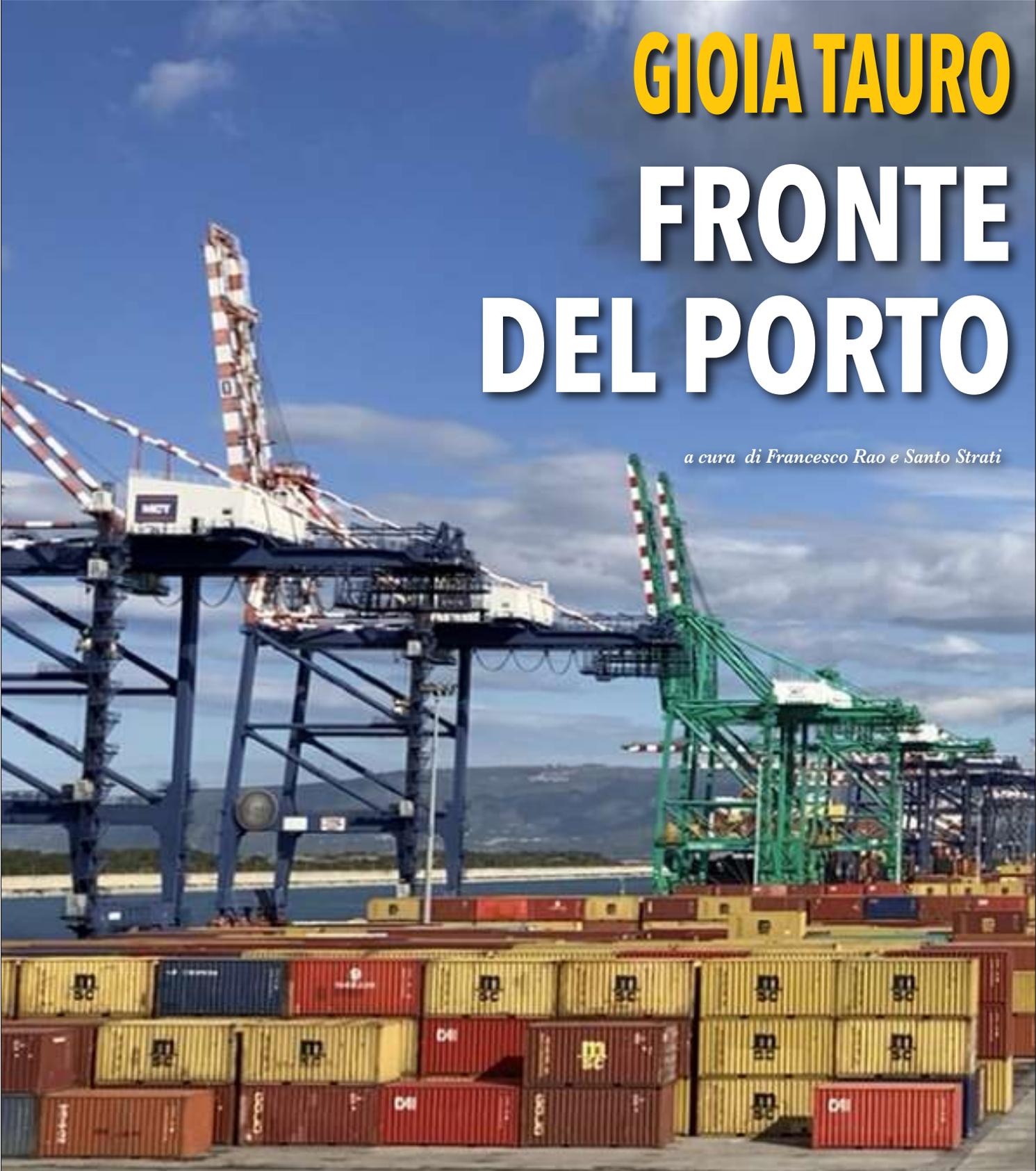


CALABRIA.LIVE

fondato e diretto da Santo Strati

IL PIÙ AUTOREVOLE QUOTIDIANO WEB-DIGITALE DEI CALABRESI NEL MONDO

SUPPLEMENTO MONOGRAFICO AL QUOTIDIANO DEL 23/2/2021 TESTATA GIORNALISTICA QUOTIDIANA REGISTRATA AL ROC AL N. 33726 - ISSN 2611-8963 - REG. TRIB. CZ 4/2016 VAI SUL SITO: WWW.CALABRIA.LIVE



GIOIA TAURO FRONTE DEL PORTO

a cura di Francesco Rao e Santo Strati

La sfida della Calabria all'Italia, all'Europa, al mondo, parte dalla Piana di Gioia Tauro. È una sfida a tutto tondo perché tra il Porto (con risonanza mondiale) e la Zona Economica Speciale (grande attrattore d'impresa a livello nazionale e internazionale) ci sono tutte le condizioni per mutare radicalmente l'immagine di una terra dell'assistenzialismo continuo, che invece vuole essere attrice del proprio sviluppo. C'è, di fatto, la straordinaria opportunità, of-

Gioia Tauro

Il Porto

La Zes

La sfida calabrese

di **SANTO STRATI**

ferta dalle provvidenze del Recovery Fund per integrare già le risorse economiche in campo e utilizzare il Porto e la Zona Economica Speciale per costruire una grande realtà industriale e di mobilità merci.

Cominciamo dal Porto: stava per finire nel dimenticatoio con la vecchia gestione, ha un futuro radioso con l'ingresso di MSC, sempre che i brutti segnali di disimpegno di queste ultime settimane non sono siano il sintomo di una "stanchezza" imprenditoriale che risulterebbe assolutamente inspiegabile. Considerato che il pescaggio del porto e la sua posizione strategica nel centro del Mediterraneo permettono

di ospitare le gigantesche navi portacontainer di nuova generazione e offrono al traffico merci un approdo di notevole rilevanza anche dal punto di vista dei tempi e dei risparmi.

Certo, il Porto ha avuto i suoi problemi e ancora ne ha: a cominciare dall'Autorità Portuale, retta dall'ottimo commissario Agostinelli che la ex ministra Paola De Micheli non voleva riconfermare (è andata via prima lei) e, irragionevolmente, trascurata dalla nostra classe politica.

Il Porto (escluso, almeno fino ad oggi, dalla Via della Seta a favore di Genova e Trieste), ha delle potenzialità enormi, soprattutto adesso che è stato completato il gateway ferroviario che permette di andare oltre il transhipment e offrire il veloce svincolo dei container direttamente sugli speciali vagoni che dal Porto vanno direttamente in Europa. Il gateway ha un'improvvisa, e non plausibile, interruzione in questi giorni e c'è da augurarsi che vengano rimossi tutti gli ostacoli sia di natura burocratica sia di natura logistica che potrebbero rallentare l'utilizzo, perché lo sviluppo del Porto non può prescindere dalla sua perfetta efficienza. Il Porto come volano di crescita e sviluppo per tutta la Piana, ma non solo. Intorno al Porto c'è la ZES che, colpevolmente, i nostri governanti non hanno saputo ancora strutturare in modo da attrarre investimenti.

Non basta il credito d'imposta (che agevola soprattutto le imprese multinazionali e multimilionarie) ma occorre prevedere una serie di incentivazioni specifiche, dedicate alla piccola e media impresa. Bisogna considerare che la Calabria non ha vocazione industriale al pari, per esempio, del Nord-Est, ma deve giocare un ruolo da protagonista nel campo dell'attrazione turistica mediata dall'offerta culturale, artistica, paesaggistica. In altre parole ha bisogno di tante piccole e medie imprese che siano di supporto al comparto del turismo che sta scoprendo vari filoni fino ad oggi trascurati: quello esperienziale, quello religioso, quello culturale.

Non bastano sole e pesce fresco per attrarre visitatori, servono elementi di attrazione che, guarda caso, la Calabria possiede in toto. Tra mare e monti, l'offerta turistica crea un indotto di aziende che possono trovare ospitalità e l'ambiente ideale di crescita nella Zes, con l'obiettivo di generare ricchezza per gli imprenditori, ma soprattutto di produrre occupazione e opportunità di lavoro per i nostri giovani, laureati, specializzati, tecnici. Aspiranti testimoni di uno sviluppo sostenibile e possibile, che parte proprio da Gioia, dal suo Porto e dalla sua grande Piana. ■

Sul Porto di Gioia Tauro è stato detto e scritto tanto. Personalmente penso che le pagine più belle ed interessanti, ancora siano da scrivere e realizzare. Accanto ai diffusi sentimenti di fiducia, manifestati nei confronti di una delle realtà economiche più importanti del Mediterraneo, spesso continuano ad essere accostati i velati stati d'animo tesi ad immaginare il contrario, intravedendo di volta in volta ed in ogni fisiologica fase di criticità, la volta buona per scrivere la parola fine ad uno dei più grandi sogni realizzati in Calabria ma ancora non compreso da moltissimi Calabresi. A volte, osservando da lontano questa realtà, mi domando: la spinta inerziale di questa straordinaria opportunità, sarà stata più forte di ogni nostra resistenza al cambiamento? Non ho una risposta a tale domanda. Forse, ancora oggi, come in passato, continuiamo ad intravedere nelle opportunità di cambiamento una minaccia? Ogni qual volta si apre una nuova fase, tendiamo ad alimentare quell'atteggiamento volto alla diffidenza, prendendo le distanze per poi vivere d'attendismo, senza avvertire quel dovere di schierarci per alimentare i sogni rendendoli concreti. Tali sentimenti, potevano avere ragione nel passato, in una società meno avvezza all'informazione ed al sapere. Dopotutto, ai tempi della Rivoluzione Industriale erano i luddisti a non voler accettare il progresso dei mezzi di produzione al punto tale di vedere nelle rudimentali macchine un nemico. Purtroppo, ogni anno la Calabria vede partire una buona parte dei propri figli. Buona parte di essi scelgono di frequentare le sedi università del Centro-Nord, trovando in tali realtà occupazione e stabilità, rendendo ad altre realtà sociali il godimento della professionalità appresa; altri scelgono di cercare lavoro fuori in quanto le opportunità occupazionali in

questa terra appaiono sempre più difficili. Una minima parte dei nostri giovani, dopo aver studiato fuori sede, rientra nella terra natia con la speranza di potersi mettere in gioco, ponendo al servizio delle rispettive Comunità il loro bagaglio culturale ed umano. Un dato appare chiaro: l'entusiasmo, la preparazione e l'energia di quanti scelgono di rimanere in Calabria, oppure di quanti hanno scelto di rientrarci per avviare attività lavorative, a volte è una delle criticità peggiori che il nostro territorio si trova a dover elaborare come minaccia e non come opportunità. Anche in questa fase, il dover continuare a fare ciò che è stato sempre fatto, di-

tutto sullo stesso piano di una strada resa impercorribile da quanti non riescono a cogliere l'importanza del cambiamento.

Dall'Unità d'Italia ad oggi, diciamo che chiaramente, tra le mille difficoltà riscontrate, abbiamo saputo anche compiere qualche passo importante. Primo fra tutti l'impegno proteso a rompere le catene dell'ignoranza ed individuando nei processi di apprendimento un modo privilegiato per affrancarci dalla disoccupazione e dall'isolamento culturale. Avviato il percorso virtuoso della crescita sociale, non siamo poi stati bravi ad estendere analogo desiderio con l'identica tenacia per sconfiggere il male dei mali che affligge da sempre la nostra terra: la criminalità ed i crimini da essa compiuti.

Al mondo delle devianze possono essere imputate molte delle responsabilità ancora oggi evidenti nel nostro tessuto sociale e gran parte nella reputazione internazionale, poco edificante posta sulle spalle dei Calabresi, tende ad essere aggravata dagli effetti pervasivi di una web reputation diffusa ad una velocità incontrollabile in quanto veicolata tra le utenze del villaggio globale in pochissimi secondi. Gli effetti negativi continuano ad essere il pretesto per immaginare e far immaginare che la Calabria ed i Calabresi tutti, siano un tutt'uno con la malavita. Manca un pensiero critico teso a sensibilizzare una realtà che stenta a passare nel sistema dell'informazione: in Calabria, la percentuale più alta delle persone e delle realtà aziendali ed imprenditoriali, andrebbero definiti come soggetti afferenti alla buonavita. Quest'ultimi invece, ogni giorno sono doppiamente vittime in quanto la morsa dell'informazione di massa stringe ogni opportunità di riscatto perchè da una parte c'è l'indifferenza e dall'altra

>>>

IL PORTO DI GIOIA TAURO OPPORTUNITÀ NAZIONALE

di **FRANCESCO RAO**

viene l'elemento di rottura volto a separare le strade di quanti vorrebbero impegnarsi per far crescere le opportunità con quanti invece preferiscono che tutto continui ad essere come è sempre stato. Con molta probabilità, nel DNA di moltissimi miei conterranei continuano a prevalere in modo preponderante il limite della rassegnazione, la paura di poter realizzare i sogni e la volontà ad esercitare senza soluzione di continuità l'arte dell'arrangiarsi. Questo scenario, come potrà essere ben comprensibile, non lascerà molto spazio al cambiamento e soprattutto troncherà la speranza e la voglia di crescere al punto tale da rendere il

segue dalla pagina precedente

• Rao

il peso della malavita e della criminalità.

All'interno di questo scenario, sono presenti anche realtà che si battono, sognano, denunciano ogni giorno, ma spesso sono abbandonati nella solitudine della loro utopia e, una volta sfiancati, saranno costretti ad abbandonare la lotta perché con amarezza comprenderanno di essere soli ed inefficaci. Tutto ciò, in un silenzio assordante continua incessantemente ad ostacolare quel naturale processo di crescita che avremmo già dovuto vedere e vivere senza dover continuare ad essere intrappolati in un divario Nord-Sud irrecuperabile.

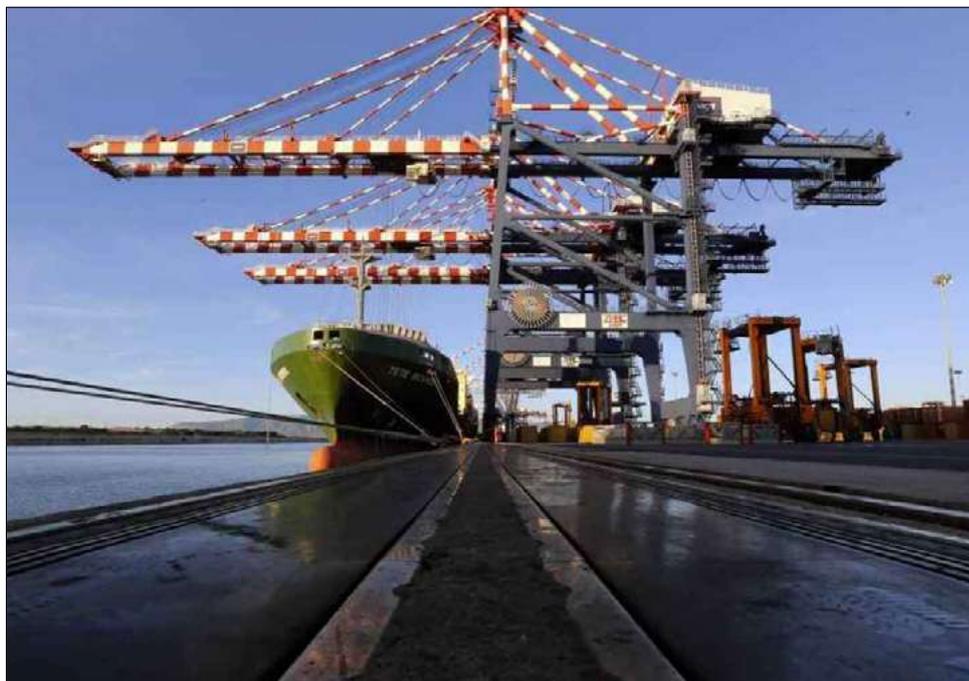
Senza voler essere retorico, ma per un profondo desiderio di riscatto per la mia terra, per poter superare le pressioni critiche, è indispensabile trovare il coraggio di comprendere come e quanto la politica, durante le varie fasi del passato, non sia stata sempre dalla nostra parte. Anzi, leggendo le fasi più cruciali del nostro Meridione, quando c'era bisogno di spingere sull'acceleratore per creare nuove opportunità di sviluppo, tese a renderci una realtà territoriale e sociale protesa verso lo sviluppo, i vari Governi hanno ben pensato di farci segnare il passo, utilizzando l'assistenzialismo per impedirci di sognare e realizzare una Calabria migliore. Purtroppo, il segmento sociale che riceveva gli aiuti di Stato non aveva gli strumenti culturali per comprendere che quelle azioni erano un guinzaglio che da una parte teneva sotto controllo le masse sociali e dall'altro consentiva al Centro Nord di correre lasciando il Meridione al palo. Per noi, oggi, stare al passo con l'altra parte dell'Italia e con l'Europa significherebbe dover compiere un arduo cammino.

Con lo sguardo del dopo, senza voler puntare il dito contro quella stragrande parte di Calabresi che si recavano alle urne senza comprendere il potere in loro possesso, mossi a volte da una spinta esercitata dalla tessera di partito oppure da una pacca sulla spalla, ricevuta dal "notabile" di turno, oltre alle persone elette, profondamente impegnati a svolgere mandato ricevuto

con impegno e dedizione, molti altri, ad elezione avvenuta, non hanno più voluto saperne né delle persone né dei problemi di questa terra e spesso, molti di loro, hanno deciso di vivere esclusivamente nella Capitale. In una realtà sociale dove a prevalere è stata per molto tempo l'incertezza e gli altissimi tassi di analfabetismo, molti Calabresi umili ed onesti hanno lavorato la terra a mani nude, hanno svolto lavori senza essere contrattualizzati come previsto dalle Leggi vigenti, hanno cercato di spendersi in ogni modo per andare avanti ed il loro percorso è stato sempre più paragonabile ai piccoli passi compiuti in una selva oscura. Provando ad immaginare tutte queste difficoltà, sarà molto più semplice

pensare che per tentare di arginare quel fenomeno, partito dal basso, dopo aver schierato l'esercito nelle strade di Reggio Calabria per impedire la sommossa popolare si aprì una fase distensiva grazie al famoso "pacchetto Colombo", provvedimento normativo destinato a creare una forte aspettativa di rilancio socio-economico, destinato ad essere fallimentare ancor prima di poter essere realizzato.

Per citare alcune delle iniziative assunte a metà degli anni '70 del Secolo scorso, basterà indicare la creazione dello stabilimento Liquichimica di Saline Joniche, realizzato e fatto funzionare per pochissimi giorni, ed il V centro siderurgico di Gioia Tauro per il quale, il 25 aprile 1975, Giulio Andreotti,



comprendere i perché hanno reso il fenomeno migratorio, una opportunità. Questa dinamica, da una parte ha generato la spoliatura dei paesi e l'abbandono dell'economia locale, prima fra tutti l'agricoltura. Dall'altra ha reso possibile un incremento del fenomeno migratorio da Sud a Nord interessando migliaia di persone, disposte ad essere impiegati nei lavori offerti da fabbriche, cantieri ed aziende che domandavano specializzazione ma soltanto la forza delle braccia. I Moti di Reggio Calabria hanno aperto una fase dove la rivolta sociale e la protesta hanno fatto tremare i polsi del Governo. Si

all'epoca ministro per il Mezzogiorno, presenziò in occasione della posa della prima pietra per la costruzione del Porto. In quella circostanza, lo stesso Andreotti ebbe modo di manifestare il suo proverbiale senso dell'ironia commentando la sfiducia delle popolazioni locali nei confronti delle promesse del governo con l'affermazione "i calabresi hanno ragione di diffidare", disse, "perché spesso, alla prima pietra, non segue la seconda". Le parole del politico furono in realtà veritiere. Alle centinaia di ettari di agrumeto abbattuti, unitamente alla cancellazione di

>>>

segue dalla pagina precedente

• Rao

Eranova, piccolo paese raso al suolo per creare l'enorme area antistante al Porto, il centro siderurgico non fu realizzato e il Porto non entrò in funzione. Dal 1975 fu poi necessario attendere il 15 Settembre del 1995 per intravedere un barlume di speranza, questa volta messo in atto dall'armatore e banchiere ligure Angelo Ravano con la realizzazione dell'allora più importante infrastruttura portuale del Mediterraneo.

Dopo questa breve premessa, vorrei soffermarmi brevemente sulla realtà attuale del Porto di Gioia Tauro, ancora oggi tra le più importanti realtà portuali a livello mondiale. Intanto, mentre

plesse e crescenti esigenze manifestate dai vettori, bisogna avere una visione e soprattutto una maggiore velocità nel poter agire contando inoltre sulla piena efficienza di un sistema interconnesso. Inizialmente il Porto di Gioia Tauro nasce con la finalità del transhipment - letteralmente tradotto dall'inglese trasbordo - oggi, con l'apertura del gateway, i containers potrebbero ripartire da Gioia Tauro alla volta di qualsiasi luogo posto in Europa non servito dalla portualità, mediante rete ferroviaria. Questa opportunità, praticata in moltissime realtà portuali, arrecherebbe al nostro territorio una naturale estensione di opportunità tanto in termini occupazionali quanto in economici che potrebbero essere il

indispensabile al Porto per poter essere nella condizione di creare gli incrementi di movimentazione e con essi lo sviluppo atteso. Come già detto, l'ultima delle opere previste dal piano di lavoro presente nella scheda relativa agli Assi I, II e III del PON infrastrutture e Reti 2014-2020, è stato il Gateway Ferroviario realizzato a fronte di una spesa di € 19.955.899,74. Volendo essere obiettivi, in tale sistema, continua ad esistere un paradosso tutto Calabrese: la linea ferroviaria, da Gioia Tauro a Battipaglia, non consente il transito di convogli superiori agli attuali 550 metri. Eppure, nei programmi elettorali, negli impegni dei Ministri e nelle raccomandazioni dell'Europa, questo tema ha sempre trovato spazio ma seppur la scheda del PON infrastrutture sopra citata, prevedeva i fondi, ad oggi mancano i fatti.

L'altra grande opportunità per il Porto di Gioia Tauro, traducibile in una vera e propria opportunità di crescita e sviluppo socio-economico per il territorio, è rappresentata dall'istituzione della Zona Economica Speciale, più comunemente chiamata ZES e cioè una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata con le caratteristiche stabilite dal regolamento UE 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Seppur il primo atto ufficiale teso a concretizzare operativamente tale opportunità sia datato 7 Marzo 2019, ad oggi il processo normativo praticato per l'istituzione della ZES a Gioia Tauro non è servito per creare quei presupposti previsti dalle norme istitutive, facendo divenire concreto ciò che il Legislatore ha previsto con le annesse opportunità ed i numerosi vantaggi economici. Anche in questo caso, la politica non è stata dalla nostra parte. Chissà, oltre a nominare l'attuale Commissario alla ZES sarà stata istituito un Team di lavoro ed una struttura organizzativa?

Prima di concludere questa riflessione, mi sia consentito di chiedere a me stesso ed a quanti vorranno riflettere in merito sul perché il Porto di Tanger Med, situato anch'esso in una

>>>



da circa un anno è presente nella realtà portuale Calabrese un nuovo armatore e con esso lo scorso anno abbiamo assistito ad un fortissimo incremento dei numeri della movimentazione di containers, oggi vi sono ancora alcuni limiti che i vari Governi, succeduti nel tempo, non hanno risolto. In primis mi riferisco all'ormai conclamata prassi dei commissariamenti praticati in una Calabria che non può progredire e sperare di concorrere con altre realtà, dotate di autonomia gestionale e di una governance ben strutturata. Nell'ambito portuale, per rispondere alle com-

vero punto di svolta. Eppure, dal 1995 abbiamo dovuto attendere al 2020 per vedere realizzato il Gateway ferroviario e poter assistere all'arrivo di due treni per la fase di prova. Ancora il servizio non è a regime. Voglio sperare che tale realtà non divenga un'ennesima cattedrale nel deserto.

Intanto, da Novembre 2015, l'attuale Commissario dell'Autorità Portuale, seppur nel rispetto dei limiti dettati da una nomina commissariale, rinnovata in successione da ben tre governi e prossimamente dal quarto, ha lavorato alacremente per realizzare quanto era

segue dalla pagina precedente

• Rao

zona strategica, grazie all'istituzione della zona sua "franca", oggi oltre ad essere il primo porto di transhipment nel Mediterraneo – dato confermato per il terzo anno consecutivo –, grazie all'istituzione della ZES sono presenti ben 600 imprese tra i quali Renault, Nissan e Adidas ed il valore prodotto complessivamente dagli insediamenti produttivi si traduce in circa 76.000 dipendenti e ben 4 miliardi di euro annui? Nel rispondere, venga tenuta in considerazione la realtà storica del Porto di Gioia Tauro, in parte narrata nella premessa sovrapponendola alla velocità praticata dal Porto di Tanger Med, dove i lavori sono iniziati nel 2004 e la prima nave attraccava sulla banchina nel 2007.

Come si potrà ben dedurre, nel corso degli ultimi 50 anni, la nostra capacità e soprattutto la nostra volontà nell'essere e diventare autentici protagonisti, con l'intento di poter generare un riscatto socio-economico autentico e finalizzato a risollevare il nostro territorio, nel tempo è stato costretto a lasciare spazio a quanti non hanno perso tempo per utilizzare i vari pretesti per generare ostacoli, ritardi e fallimenti.

Vorrei sperare di non dover assistere ad un ennesimo ricorso storico, auspicando nella bellezza delle idee e nell'impegno di una grande comunità come quella dei Calabresi, pronta a sostenere una fase innovativa dove ogni nuova scommessa per il futuro non continui ad essere una minaccia per il sistema ma una straordinaria opportunità. Insomma, la strada da praticare dovrà essere improntata su criteri afferenti all'economia circolare dove i vecchi problemi possano essere governati con nuovi metodi. Purtroppo paghiamo un abissale ritardo perché in passato, vecchi e nuovi problemi venivano tamponati con metodi reiterati nel tempo e seppur di volta in volta risultati non idonei e funzionali, trovavano ennesimo impiego.

I Calabresi posseggono la buona volontà per resistere alle pressioni esterne tese a screditare la nostra realtà ma adesso bisognerà passare dalle parole ai fatti. ■

DA 5 ANNI AGOSTINELLI È IL COMMISSARIO A GIOIA



Dal 5 novembre 2015 l'ammiraglio Andrea Agostinelli è il Commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro. Livornese di nascita, ma fieramente "calabrese" di adozione («senza questa terra come fosse mia») ha raccontato a *Calabria.Live* ai primi di gennaio la sua storia e, successivamente, qualche settimana fa, a *Telemia* ha risposto ad altre domande di Francesco Rao, subito dopo una lettera di allarme sul calo del traffico del Porto. Ecco una sintesi del suo pensiero:

«Quando sono stato nominato commissario straordinario, il Porto viveva una crisi gravissima. I traffici erano a picco ed i contenitori calavano anno dopo anno. Ne abbiamo perso il 34% negli ultimi 8 anni. Ci furono anche quasi 400 licenziamenti e altri 500 furono minacciati in un'autentica macelleria sociale. Nel 2020 abbiamo fatto 3.150.000 contenitori movimentati. Abbiamo inaugurato una nuova ferrovia portuale, intermodalità che ci man-

cava da 15 anni e risultati sono sotto gli occhi di tutti.

«Il porto di Gioia Tauro ha una grande centralità geografica geopolitica direi anche. Però è sempre mancato qualcosa. Io credo che dovremmo sviluppare un concetto come quello nella zona economica speciale con la nomina recente della nuova commissaria straordinaria comitato di indirizzo la professoressa Nisticò affronteremo l'opportunità e l'ipotesi di istituire una zona franca doganale nel porto di Gioia Tauro e naturalmente avremo noi carico di sviluppare il tema della logistica portuale, perché il nostro scopo da oggi in avanti sarà quello di cercare di fare aprire i contenitori nella zona retro portuale. Questo sarà veramente prossimo obiettivo importante per il porto di Gioia Tauro.

«Rotterdam non è il nostro competitor. Non è la nostra pietra di paragone. Piuttosto lo sono i porti del Mediterraneo della sponda africana, mi riferisco a Port Said, mi riferisco a Tangeri, al porto del Pireo in Grecia, questi sono i nostri concorrenti. Ciò che oggi ha pesato, fino ad oggi, voglio dirlo, ma non da domani, ha pesato la mancanza della intermodalità, la mancanza della ferrovia e non dimentichiamo che rispetto ai paesi della sponda africana pesa molto il costo del lavoro.

«Noi abbiamo perso a favore dei porti del nord Europa ma anche a fa purtroppo con i porti della sponda africana noi perdiamo 1.500.000 contenitori all'anno. Questo può significare tre miliardi di euro produttività sottratta alle imprese e quattro miliardi di euro sottratti al gettito fiscale. Ripeto, sto parlando come sistema portuale nazionale, ricordando comunque che Gioia Tauro ha una gran parte del movimento contenitori, siamo il Porto leader in Italia».

>>>



IL "CALABRESE" AGOSTINELLI CI CREDE

– *Dalla sua visione, il presente ed il futuro della logistica e della portualità in Calabria ed in Italia come appaiono?*

«Il futuro della portualità a Gioia Tauro secondo me è positivo e favorevole. Ci saranno molti sforzi da fare con La Zes. Con la professoressa Nisticò stiamo lavorando duramente. Abbiamo dei programmi infrastrutturali nel Porto e nel retro porto di Gioia Tauro».

– *La sua recente lettera indirizzata alla Comunità dei portuali è un campanello d'allarme oppure un incoraggiamento a fare di più e fare anche meglio?*

«Un po' tutte e due le cose. Noi dobbiamo sempre tenere presente che il terminalista che fa riferimento all'armatore MSC, ha molti terminal nel mondo e molti terminali in Italia. Da noi trova condizioni estremamente favorevoli come posizione geografica del Porto, come caratteristiche tecnico nautiche del porto, come estensione dei piazzali. Però dobbiamo anche sapere con chiarezza che non siamo l'unica alternativa a disposizione del terminalista che può dirottare, in effetti è anche successo, le sue navi in altri in altri porti del Mediterraneo».

– *La Calabria ed i Calabresi potranno vivere il sogno che lei da tempo ci sta offrendo, volto ad avviare una nuova fase alimentata dalla Blue economy?*

«Io ci credo tantissimo. La Calabria deve essere cosciente di avere nel suo territorio un grande Porto. Questa è la prima missione che noi abbiamo: portare a conoscenza della società civile calabrese dell'importanza strategica di questo Porto nel panorama portuale nazionale. È un Porto straordinario. Abbiamo gli spazi retroportuali a disposizione, abbiamo il più grande hinterland italiano, diciamo così, un retroporto vastissimo che si sviluppa su 175 kmq. Abbiamo delle potenzialità infinite e bisogna fare squadra. Bisogna creare una Comunità portuale, bisogna creare un network di investimenti e, sotto questo profilo, la creazione della ZES sarà molto importante».

– *Il gateway, la Zes e la ripresa della movimentazione registrata nel 2020, potranno rilanciare la portualità di Gioia Tauro secondo lei?*

Io ci credo. Lei sa che abbiamo realizzato, collaudato e messo in esercizio un gateway ferroviario. Era un nostro vecchio sogno avere la possibilità di fa-

re uscire i treni via ferro dalla Calabria. Ci sono altre problematiche collegate, magari più tardi tornerò a soffermarmi. Ripeto con il gateway ferroviario e la ZES, noi abbiamo immense possibilità di sviluppo».

– *Quali sono secondo lei i passi strategici che il nuovo Governo dovrà riservare al Porto di Gioia Tauro?*

«Quello che abbiamo anche sottolineato con i vecchi governi, con i vecchi ministri delle infrastrutture dei trasporti. Si tratta dell'alta capacità. Aver costruito un gateway ferroviario da cui escono convogli lunghi solo 550 m e probabilmente insufficiente. Lei saprà che nella programmazione infrastrutturale nazionale c'è l'alta velocità e l'alta capacità, sta e l'alta capacità sulle dorsali tirreniche ioniche e poi adriatiche. Questo permetterebbe di sviluppare un traffico adriatiche questo permetterebbe di sviluppare un traffico ferroviario, finalmente all'altezza. Capiamo che sono lavori di lungo periodo, di immensi investimenti, ma è quello che sarebbe necessario al Porto di Gioia Tauro per non essere più considerato un Porto di trasbordo ma essere considerato anche un Porto di uscita delle merci, quindi un Porto gateway». ■ (fr)

LA STORIA DEL PORTO: RUOLO E FUNZIONI

Le vicende che hanno portato alla realizzazione del porto sono note: gli anni '70, l'esercito a Reggio Calabria, il "pacchetto Colombo", il V Centro Siderurgico, la crisi mondiale del comparto siderurgico.

Lo scenario pareva funesto per la nostra Regione e la delusione la possiamo leggere nelle parole di un grande storico calabrese: "il polo siderurgico di Gioia Tauro visse i primi anni di speranze tra le maledizioni di coloro che vedevano distrutti, e sempre più senza una prospettiva, i suoi ulivi secolari; né si avviava decisamente lo stesso recentissimo porto di Gioia Tauro... Il viaggiatore che scenda in Calabria ha davanti a sé l'immagine spettrale di allucinanti cattedrali nel deserto: il porto di Gioia Tauro fatto delle macerie di mille opere incompiute".

Ma, fortunatamente, le cose sono andate diversamente.

Lo scalo, infatti, è stato riconvertito da porto industriale a scalo marittimo polifunzionale dotato di enormi spazi a ridosso delle banchine portuali (oltre 5 mila metri) e, soprattutto, di una profondità dei fondali (fino a -18 mt.) che lo rende speciale rispetto a tutti gli altri porti nazionali e di assoluto rilievo in campo internazionale.

Il porto assume allora un nuovo assetto funzionale, unico in Italia: "la prevalenza della tipologia del traffico container che si è affermata alla fine degli anni '80 ed il particolare favore conferitogli dalla sua posizione geografica mediana lungo la direttrice Suez - Gibilterra e baricentrica nel mar Mediterraneo, ne hanno orientato la futura caratterizzazione quale scalo di transhipment di contenitori...".

Le attività portuali sono iniziate a settembre del 1995, anno che si chiuse con l'approdo di una settantina di navi e lo sbarco di circa 17.000 container (teus).

Nel 2020, al Porto di Gioia Tauro sono approdate oltre 1.500 navi portacontainer (tra le quali la "MSC Sixin", con

L'AGENZIA DELLE DOGANE A GIOIA TAURO

capacità di quasi 24.000 container/teus, che pochi porti al mondo possono ospitare tra le loro banchine) ed ha movimentato oltre 3 milioni di container (teus), senza contare il terminal automotive (che consente stoccaggio e smistamento di almeno 200.000 autoveicoli all'anno).

Dopo un periodo di crisi, lo scalo gioiese ha riconquistato un ruolo hub di primaria importanza nel settore del *transhipment* internazionale, ed è stato uno dei pochi porti nazionali ed europei con trend positivo (+ 39%) rispetto all'anno precedente, nonostante le devastanti difficoltà economiche legate alla pandemia in atto.

me del quale (il 21 settembre), l'Agenzia delle Dogane conferisce ogni anno l'ambito "Premio San Matteo" a dipendenti particolarmente meritevoli.

Saltando qualche secolo, arriviamo alla storia doganale dello Stato italiano che inizia nel 1862, anno in cui venne adottata ufficialmente, sull'intero territorio del nuovo stato, la tariffa doganale dell'ex Regno di Sardegna e venne promulgato un Regolamento Doganale che sostituiva quelli in vigore negli Stati preunitari.

Ma se le date, le leggi e le strutture amministrative sono mutevoli, va detto che "l'istituzione doganale", in sé considerata, è qualcosa di universale, nel tempo e nello spazio, in quanto collegata, sia pur dinamicamente, ai commerci; è, quindi, istituzione che evoca costantemente l'autorità statale su di



Le Dogane breve excursus storico

Non tutti sanno che le dogane hanno una storia millenaria.

Avevano un sistema doganale i Romani, mutuato da quello dei Greci (con tassazione delle merci *ad valorem*, cioè in base al loro valore), che prevedeva tributi doganali variamente nominati (*portorium, publicum, vectigal*).

Possiamo dire che i funzionari romani che gestivano i "publica", i cosiddetti "publicani", rappresentano quasi gli antenati degli odierni funzionari doganali; il "pubblicano" più famoso è certamente l'Apostolo Matteo (San Matteo), non a caso patrono dei doganali, in no-

un determinato territorio, a qualsiasi livello di civiltà e "questi due elementi (espressione dell'autorità statale e connessione con l'attività commerciale) rappresentano le due anime dell'istituzione doganale e ne informano l'azione, vicendevolmente influenzandosi, e in questa simbiosi riposa la <funzione> delle dogane, che è sempre presente nei grandi mutamenti politici ed economici di ogni tempo e di ogni paese".

L'Agenzia delle Dogane, negli anni, ha modificato il proprio ruolo, trasformandosi, via via, da soggetto riscossore di tributi, organo statale di controllo



segue dalla pagina precedente

• Dogane

e sorveglianza dei traffici, a Ente pubblico regolatore che coopera, in virtù delle competenze in materia di commercio internazionale, ad assicurare e a rassicurare gli operatori della filiera doganale (esportatori – importatori – doganalisti – mediatori commerciali...) a che la movimentazione delle merci avvenga nel rispetto delle regole e si svolga in un ambito di sana competitività.

Naturalmente, rimane ferma la vocazione al contrasto agli illeciti doganali ed extradoganali, in quanto è nel dna delle dogane concorrere “alla sicurezza e alla salute dei cittadini, controllando le merci in ingresso nell’Unione Europea e contrastando i fenomeni criminali come il contrabbando, la contraffazione, il riciclaggio e il traffico illecito di armi, droga, rifiuti, alimenti e farmaci non rispondenti alla normativa sanitaria vigente”.

L’Ufficio delle Dogane di Gioia Tauro

L’Ufficio di Gioia Tauro è l’organo periferico dell’Agenzia delle Dogane che, fin dall’inizio dell’operatività portuale (1995), esercita le funzioni, prettamente operative, connesse alla gestione dei controlli doganali sulla movimentazione delle navi e delle merci nel porto di Gioia Tauro, oltre a tutte le attività amministrative sulle strutture presenti negli spazi doganali (ad esempio: i depositi doganali, di temporanea custodia, Iva).

Come già detto, lo scalo calabrese è da sempre un porto essenzialmente votato al *transhipment*, ovvero al trasbordo di container provenienti dall’estero e diretti all’estero (paesi extraUE – UE - nazionali), per cui le spedizioni/movimentazioni che “fanno dogana” (importazioni – esportazioni) rappresentano, rispetto al totale della movimentazione dei container, una percentuale inferiore al 5%, in quanto la gran parte dei container sbarcati viene successivamente reimbarcata per altre destinazioni portuali e non. In ogni caso, l’Ufficio gioiese amministra la quasi totalità delle operazioni doganali effettuate in Calabria (gli altri

uffici doganali, di Catanzaro e Reggio Calabria, si occupano, prevalentemente, di gestione delle accise nei territori di competenza).

L’Ufficio conta attualmente meno di 50 dipendenti che eseguono le varie procedure doganali in via prevalentemente telematica, essendo l’Agenzia delle Dogane una delle amministrazioni statali più tecnologicamente avanzate nella interoperabilità con gli operatori. Tutte le dichiarazioni doganali (import/export) vengono presentate telematicamente, ed i controlli ordinari

sulla regolarità delle operazioni vengono effettuati, in primis, attraverso un sistema centralizzato (Circuito Doganale di Controllo - CDC) che, al momento della registrazione, assegna alla bolletta doganale un determinato tipo di controllo (automatizzato – documentale – scanner – fisico), anche se i funzionari doganali di Gioia Tauro possono, comunque, effettuare ogni altra attività di verifica ritenuta utile, in base alle indicazioni di un apposito team che effettua, in sede, un’ulteriore analisi dei rischi. ■

CISL CALABRIA E FIT CISL: SERVE UNITÀ D’INTENTI

I segretari generali della Cisl Calabria e Fit Cisl Calabria, Tonino Russo e Giuseppe Larizza, hanno sottolineato che «la Fit e tutta la Cisl Calabria «sono convinte che, oggi più che mai, necessiti, sul Porto di Gioia Tauro, una “unità di intenti” e che non serva cercare la ragione di qualcuno o la colpa di altri»

«Le speculazioni del recente passato per usufruire di incentivi o le polemiche per scaricare colpe sulla forza lavoro o sulla rappresentanza sindacale – hanno proseguito i due sindacalisti – devono cessare per il futuro del Porto e della Calabria.

Il momento di grave crisi sanitaria e economica mondiale che la pandemia Covid 19 ha generato, va fronteggiato per poter immaginare di ripartire con lo sviluppo e l’occupazione».

«Abbiamo da valorizzare – hanno evidenziato – il tesoro che il Porto di Gioia Tauro ci offre con la sua vasta area industriale, la Zes, il Gateway ferroviario e, speriamo a breve, il bacino di carenaggio. Il mondo corre veloce e a Gioia Tauro, naturale piattaforma logistica sul Mediterraneo, bisogna avviare senza indugi la sua funzionalità come unico terminal intermodale per rilanciare il trasporto ferroviario e l’intermodalità integrata nave/ferro/gomma».

«Diciamo da sempre – hanno detto ancora – e abbiamo avuto prova che Il transhipment da solo non basta, ma deve costituire valore aggiunto per poter sviluppare l’intera area. Sono necessarie un’energica volontà istituzionale e azioni mirate ad attrarre investitori privati con volontà vera a fare impresa, per un futuro economico ed occupazionale della Calabria».

«I lavoratori e le rappresentanze sindacali – hanno evidenziato Russo e Larizza – hanno contribuito a questo scopo sin dalla nascita delle prime attività nel Porto. Oggi, siamo consapevoli che la partecipazione possa e debba costituire un’innovativa strategia di svolta per una terra bistrattata e negativamente etichettata. Dobbiamo dare fiducia ai lavoratori del porto e ai giovani disoccupati che desiderano conquistare la libertà e la dignità con il lavoro. La responsabilità delle nostre azioni da sola non basta, ma servono unità di intenti tra i vari soggetti istituzionali e imprenditoriali per una vera partecipazione che coinvolga le parti nel creare sinergie per sviluppare le immense potenzialità dell’area portuale».

«La Regione, l’Autorità portuale, le associazioni imprenditoriali con la regia del Governo centrale – hanno concluso il segretario generale della Fit Cisl Calabria e il Segretario generale della Cisl regionale – possono e devono da subito coordinare le azioni unitamente alla rappresentanza sindacale e finalmente riuscire a programmare le azioni immediate, a breve e lungo termine per una svolta storica dell’intera area portuale di Gioia Tauro, volano di sviluppo economico ed occupazionale della Calabria». ■

UNA PORTA APERTA SUL FUTURO DELL'EUROPA

Una porta aperta sul futuro dell'Europa. Questo è per Reggio Calabria, per la Calabria, per l'Italia, il porto di Gioia Tauro. La principale infrastruttura trasportistica presente sul nostro territorio, da sempre al centro di interessi, purtroppo non sempre leciti, deve costituire un valore aggiunto non solo per l'area metropolitana di Reggio Calabria e per la regione Calabria, ma per l'intero Paese, nell'ottica di un processo di implementazione del sistema portuale italiano ed Europeo, come porta di interscambio, sul piano commerciale e culturale, nel crocevia continentale costituito dal bacino del Mar Mediterraneo.

Negli ultimi anni il nostro porto sta attraversando una fase di crescita positiva. La sapiente guida del Commissario Straordinario dell'Autorità portuale Andrea Agostinelli ha favorito in questi anni il concretizzarsi di una serie di processi decisivi che si attendevano da tempo. La recente apertura del nuovo gateway, ad esempio, può rappresentare una vera e propria rivoluzione per gli sviluppi futuri dell'area portuale, per un'infrastruttura che adesso sarà in grado di aumentare ulteriormente il suo bacino d'utenza, costituendo uno degli snodi principali nei corridoi commerciali tra il Mediterraneo, il Nord Europa, l'Africa e l'Oriente.

Il nuovo collegamento ferroviario, aperto sul finire del 2020, costituirà infatti anche un nuovo importante impulso per lo sviluppo commerciale e per l'attrazione di nuove imprese anche in relazione allo sviluppo della

di **GIUSEPPE FALCOMATÀ**

**SINDACO METROPOLITANO
DI REGGIO CALABRIA**

Zona Economica Speciale, un obiettivo auspicato da anni che adesso, grazie ai cospicui investimenti ottenuti a livello nazionale e alla sinergia istituzionale



attivata con gli Enti territoriali, che ha visto la compartecipazione dei numerosi attori istituzionali coinvolti, può essere finalmente considerato una realtà che costituisce un valore aggiunto determinante per lo sviluppo economico della nostra Città Metropolitana.

Un obiettivo che potrà dirsi pienamente compiuto se gli investimenti previsti sulla Zes diverranno pienamente operativi e se l'attività di infrastrutturazione del corridoio ferroviario tirrenico e jonico, prevista con il Recovery Fund, sarà implementata in sede parlamentare.

Negli ultimi anni il porto ha avviato

una fase di espansione che deve essere valorizzata e implementata. Come ha sottolineato il Commissario Agostinelli, cui va un sincero plauso per il brillante lavoro portato avanti per il rilancio dell'infrastruttura portuale, nel 2020 Gioia Tauro ha conquistato il primato nazionale nella classifica del trashipment, ponendosi tra gli scali di settore più importanti d'Europa e del mondo.

In questo senso sarà fondamentale proseguire con il lavoro strategico avviato in questi anni, modulando l'infrastrutturazione dell'area portuale attorno a questa bella e positiva realtà avviata dal gateway ferroviario, che consentirà uno sviluppo intermodale della logistica e dei traffici commerciali, con le conseguenti positive ricadute in termini socioeconomici ed occupazionali.

D'altra parte, tutti gli indicatori ad oggi registrati, evidenziano la volontà della governance portuale di potenziare ulteriormente l'infrastruttura, offrendo ulteriori sbocchi di crescita allo scalo, consolidando

i primati raggiunti nel mercato del transhipment ed allo stesso tempo favorendo i processi di intermodalità grazie all'apertura del nuovo gateway. L'obiettivo, che le istituzioni hanno il dovere di favorire, dedicando a Gioia Tauro l'attenzione propria ad un tema che va considerato una priorità dell'agenda politica territoriale e nazionale, è quindi quello di arricchire l'offerta dei servizi, integrando le attività portuali con quelle del retroporto, in grado di favorire la crescita del tessuto industriale già presente e delle nuove imprese interessate ad installarsi sul nostro territorio. ■

IL PORTO NEL CONTESTO INTERNAZIONALE

Per affrontare il tema del porto di Gioia Tauro non si può prescindere dalle dinamiche internazionali e dall'evoluzione del mercato e delle tecnologie. In quindici anni il traffico di container si è sestuplicato e, nello stesso periodo, le navi più grandi sono passate dal trasportare circa 10.000 TEU (container da 20 piedi) a trasportare circa 25.000 TEU, con lunghezze che sono passate da 350 metri a 400 metri e pescaggi da 15 metri a quasi 17 metri.

In questo periodo, e in particolare nell'ultimo decennio, i porti italiani hanno risentito nel Mediterraneo della concorrenza soprattutto dei porti spagnoli e di quelli della sponda nord dell'Africa, questi ultimi avvantaggiati dal minor costo del lavoro. E così Gioia Tauro ha ridotto i propri traffici ed è passato dall'essere il leader del Mediterraneo per numero di container ad essere superato dagli spagnoli Valencia, Algeciras e Barcellona, dagli africani Tanger Med e Port Said, dal Pireo e anche dall'italiano porto di Genova.

La crisi che ha vissuto il porto di Gioia Tauro, che ha visto i propri traffici ridotti di oltre un terzo mentre i flussi nel mondo si incrementavano, ha avuto anche una pesante ricaduta negativa sul territorio, con centinaia di licenziamenti.

Nel 2020 finalmente c'è stata l'inversione di tendenza e, grazie anche alla rinnovata fiducia nell'operato dell'Autorità Portuale e del suo Commissario, si è arrivati a movimentare 3.150.000 TEUS. Per ritrovare quantità superiori bisogna risalire agli ultimi anni del decennio precedente.

di **DOMENICA CATALFAMO**

ASSESSORE REGIONE CALABRIA
INFRASTRUTTURE E TRASPORTI



La disattenzione verso il porto di Gioia Tauro

La crisi di Gioia Tauro, oltre che a dinamiche internazionali, è riconducibile ad una certa disattenzione dell'Italia che ha sempre investito maggiori risorse nei porti del nord. Il porto di transhipment di Gioia Tauro è nato per caso, poiché era destinato al servizio di uno stabilimento siderurgico mai realizzato, e si è sviluppato per caso, grazie all'attenzione degli investitori privati rispetto a una infrastruttura collocata in una posizione strategica nel Mediterraneo.

Un esempio di questa disattenzione è anche la recente proposta di riparto di circa 1 miliardo di euro di risorse statali destinate agli investimenti nel

sistema portuale. Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti a fine Luglio del 2020 aveva trasmesso alle Regioni lo schema di decreto di riparto delle risorse di cui al Fondo per investimenti e sviluppo infrastrutturale del Paese, assegnate al settore della portualità. Abbiamo verificato che nello schema di decreto trasmesso erano stati ritenuti ammissibili al finanziamento interventi per un importo complessivo pari a 906.428.595 euro, e nessuno di questi era localizzato in Calabria, nonostante la presenza di un porto di rilievo internazionale come Gioia Tauro.

A fronte di questa grave e profondamente ingiusta discriminazione, insieme al Presidente Santelli, ci siamo opposte a un provvedimento che trascurava completamente la Calabria, avviando un serrato confronto nelle sedi istituzionali competenti.

Alla fine il Ministero ha accolto le nostre rimostranze e ha integrato il provvedimento di riparto, destinando 50 milioni di euro delle risorse del Fondo infrastrutture 2020 per un intervento nel porto di Gioia Tauro, che prevede l'approfondimento fino a 18 metri e il consolidamento dei fondali del canale portuale lungo le banchine di levante.

L'intervento risulta strategico in considerazione dello sviluppo del mercato del transhipment che negli ultimi anni ha visto il sempre più consistente impiego di navi portacontainer sempre più grandi e con un pescaggio sempre maggiore.

Per restare competitivi, ed anzi per

>>>

segue dalla pagina precedente

• *Catalfamo*

tentare di riprendere la leadership nel Mediterraneo, adeguare l'infrastruttura portuale ai sempre più esigenti requisiti del mercato è un presupposto strettamente necessario.

La disattenzione anche nel Recovery Plan

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza pur ponendosi "l'obiettivo di sviluppare un sistema portuale competitivo" e la "valorizzazione del ruolo dei Porti del Sud Italia", poi nel concreto prevede interventi soprattutto per i porti di Genova e Trieste. Altri interventi sono previsti anche per i porti di Venezia, Ancona, Civitavecchia, Napoli, Salerno, Palermo, Manfredonia, Catania, Vado Ligure, Taranto, Marina di Carrara, Brindisi, Ravenna, Cagliari, La Spezia, Trapani e fortunatamente anche per i porti sullo Stretto di Messina, altrimenti l'intera Calabria, quarta regione italiana per lunghezza della costa, sarebbe stata completamente esclusa. Si può notare come, fra i principali porti italiani, l'unico grande escluso è il porto di Gioia Tauro.

E ancora nello stesso documento è previsto che "il progetto Green Port si concentra sulle nove Autorità di Sistema Portuale nel Centro-Nord, non coperte dal PON Infrastrutture e Reti", annullando l'effetto di aggiuntività delle risorse strutturali comunitarie.

La ricaduta sul territorio

La ricaduta sul territorio del Porto di Gioia Tauro è purtroppo molto scarsa rispetto ai volumi di traffico e si concretizza principalmente nell'occupazione fornita in relazione alla forza lavoro impiegata nel porto. Sebbene apprezzabile in un contesto di grave disoccupazione, tale impatto sul territorio è irrisorio rispetto ad altri contesti, dove talvolta l'economia è proprio imperniata sul porto.

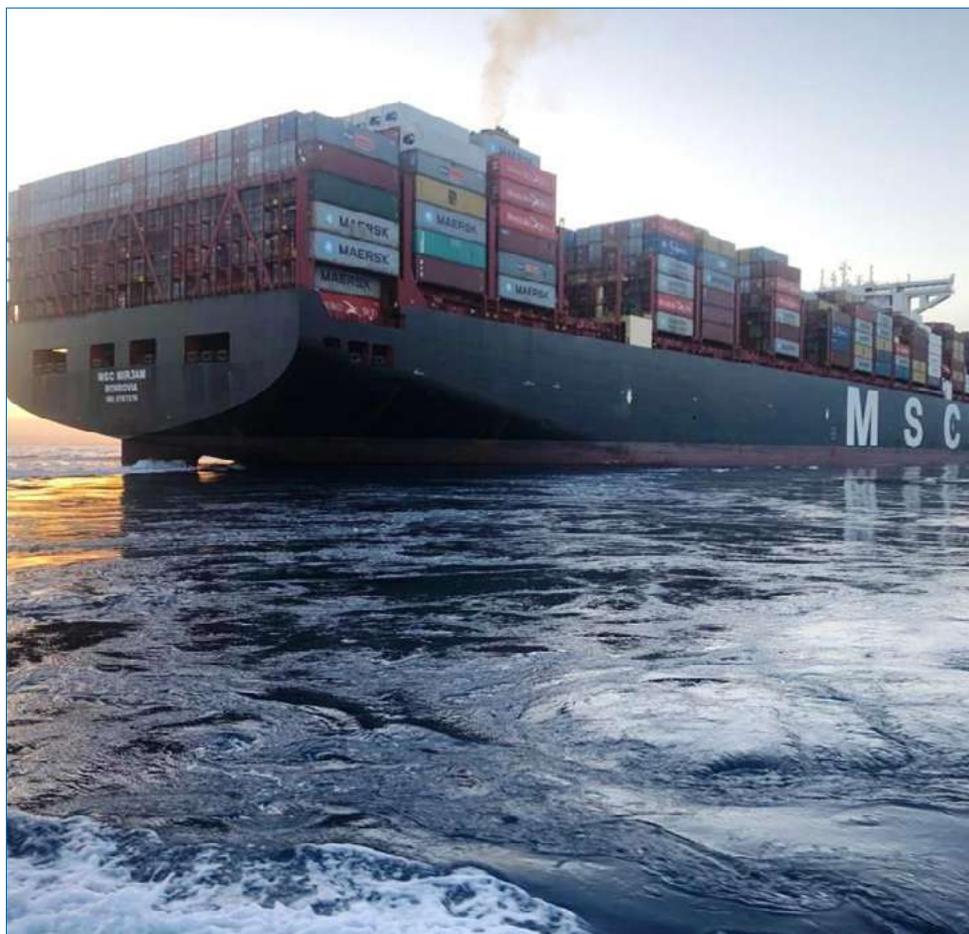
Fra tutte le quindici autorità portuali italiane, quella di Gioia Tauro è la penultima nella classifica dell'IVA per le merci importate (dati del 2018), nonostante il porto di Gioia Tauro sia ad oggi quello col maggior numero di

container movimentati in Italia e fra i primi anche considerando le tonnellate complessive di merci. Questa contrapposizione fra le prime posizioni in classifica per le quantità movimentate e le ultime posizioni per l'IVA rende evidente anche dal punto di vista quantitativo come la presenza del Porto di Gioia Tauro, benché di rilievo internazionale e con un ruolo di primo

Ma l'azione dovrà proseguire, pretendendo che le linee ferroviarie siano adeguate come modulo, come sagoma limite e come potenzialità al trasporto dei container verso l'Europa.

La ZES

Il momento è unico per sfruttare le potenzialità che potrà offrire la ZES, ma qui si deve avviare una nuova partita in



piano nel Mediterraneo, non abbia ancora prodotto un reale significativo valore aggiunto per la Calabria.

Le azioni attuali e le prospettive

Ad oggi l'azione regionale è principalmente volta ad assicurare il potenziamento e l'interconnessione delle infrastrutture stradali e ferroviarie, al fine di dare maggiore competitività al porto, sfruttando il punto di forza della connessione con l'Europa rispetto ai porti dell'Africa o a quelli europei più decentrati.

Un grande risultato è l'avvio dell'operatività del gateway portuale nel mese di dicembre 2020, con la previsione di servizi ferroviari regolari nel 2021.

cui bisogna giocare su più fronti, perché non basta la realizzazione di grandi infrastrutture per rendere appetibile il territorio.

Il modello di gestione delle aree industriali va interamente ripensato, mettendo da parte la fallimentare esperienza delle ASI prima e del CO-RAP dopo. Se sapremo giocare bene questa partita è probabile che gli impatti positivi sul territorio del porto di Gioia Tauro si moltiplicheranno rispetto a quelli attuali.

Questa sfida, insieme a quella del potenziamento delle infrastrutture ferroviarie, sarà quella decisiva per lo sviluppo non solo del porto, ma anche del territorio circostante. ■

IL 2020, UN ANNO DI SVILUPPO E CRESCITA

Per il porto di Gioia Tauro, l'anno appena trascorso è stato quello della riconquista del primato nazionale nella classifica del transhipment e tra gli scali di settore più importanti del Mediterraneo. A suggellare il percorso compiuto è la crescita dei traffici balzati in avanti di circa il 25%, per un totale di movimentazione annuale di oltre 3.193.360 di teus.

Prima di giungere a questo importante risultato, diversi sono stati i passi compiuti.

Il 2020 è iniziato con l'attracco alle banchine portuali di tre grandi gru del tipo gantry cranes, tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da oltre 22 mila teus con un braccio d'estensione che copre 24 file di container. Unico scalo nazionale e tra i pochi nel Mediterraneo, ogni settimana giungono a Gioia Tauro i giganti del mare: portacontainer di 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza e con una capacità di portata superiore ai 22 mila teus. Per garantire queste performances, l'Autorità portuale ha dato avvio ad un programma triennale di lavori di spianamento delle dune sottomarine, create dalle eliche delle navi in entrata nel

I DATI DELLO SCALO DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO



canale portuale, per un valore di 3,5 milioni di euro. In questo modo è stata assicurata la profondità del canale per permettere l'attracco in sicurezza delle mega portacontainer di ultima generazione. Nello stesso anno, si è giunti all'apertura dello scalo all'ingresso delle navi ultra-large (lunghezza 400 metri) anche di notte. Si tratta di una decisione strategica adottata in sinergia con l'Autorità marittima, per incrementare l'operatività dello scalo e

così l'ulteriore crescita dei suoi traffici. L'obiettivo è stato raggiunto attraverso l'installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all'altezza delle onde, alla marea e ai dati meteorologici. Per completare la piena funzionalità del terminal, l'Ente ha, altresì, deciso di partecipare ad un investimento di oltre 8 milioni di euro, destinato a finanziare i lavori di risanamento di banchina e l'adeguamento strutturale della pavimentazione. Tra gli altri traguardi raggiunti l'avvio del gateway ferroviario, realizzato dall'Autorità portuale, che sarà gestito dalla società MCT spa.

Con l'arrivo del primo treno in porto, lo scorso 16 dicembre, lo scalo calabrese ha vinto una importante scommessa, lanciata diversi anni fa. «A volte si abusa dell'aggettivo "storico", - ha aggiunto il commissario straordinario, Andrea Agostinelli - ma credo che nella fattispecie indichi esattamente l'importanza di questo risultato: siamo giunti alla configurazione di Gioia Tauro come porto gateway e non solo di transhipment».

Si tratta di un importante passo che consentirà l'esercizio del traffico ferroviario portuale, grazie anche alla cessione della gestione, a cura di RFI, del raccordo ferroviario che da San Ferdinando arriva a Rosarno. Con lo sguardo all'occupazione, in azione sinergica con i Ministeri competenti, è stata trovata la soluzione giuridico-legislativa per ampliare il numero degli iscritti all'Agenzia portuale. Una determinazione innovativa che ha permesso, anche, ai lavoratori licenziati dalle imprese ex artt. 16 e 18 della legge 84/94 di confluire nella Gioia Tauro Port Agency. Si tratta di circa 70 lavoratori che rischiavano di uscire, definitivamente, dal mercato del lavoro. Nel corso dell'anno, sono stati portati a termine una serie di concorsi pubblici, al fine di completare la disponibilità delle posizioni lavorative della pianta organica dell'Ente. L'obiettivo



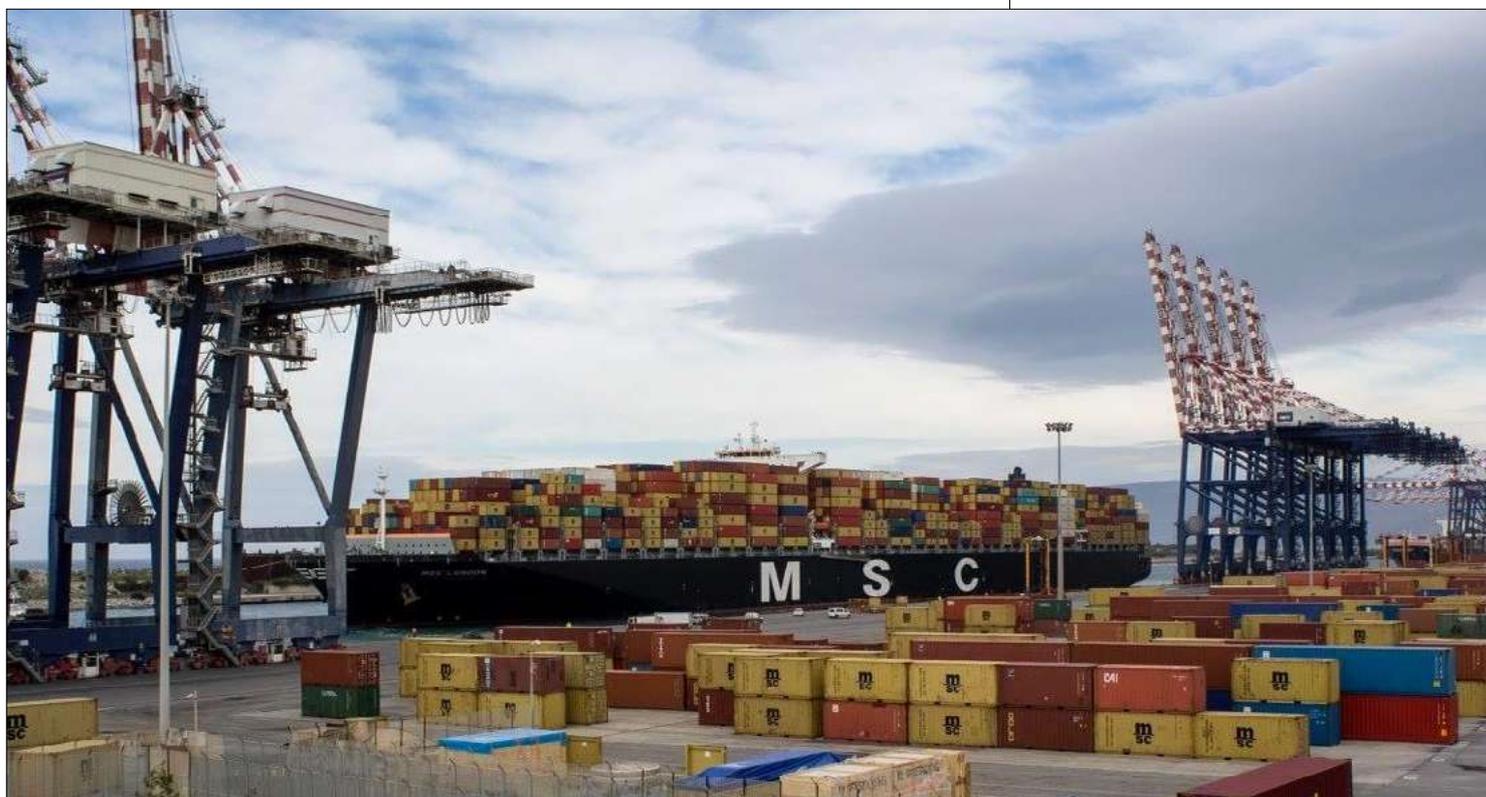
segue dalla pagina precedente • *Autorità Portuale*

è stato quello di dare supporto alla piena operatività degli uffici che, pur con egregi risultati, anche evidenziati dalla relazione annuale della Corte dei Conti, necessita di ulteriore forza lavoro per rispondere, in modo ancora più celere, alle istanze lavorative che giungono da tutti gli scali ricadenti nella propria circoscrizione. Per dare supporto alle operazioni di pilotaggio delle mega portacontainer lungo il canale, l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha acquistato un sistema di rilevamento Channel Pilot MK3, dato in comodato d'uso alla Compagnia dei piloti del

portuale di Gioia Tauro ha avviato la gara pubblica per individuare la società che, sul mercato internazionale, dovrà indicare il bacino di carenaggio da acquistare. Si tratta di un passo importante che porterà alla realizzazione di un polo cantieristico, al fine di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese.

Attraverso la realizzazione del bacino di carenaggio il porto di Gioia Tauro mira, quindi, ad essere un punto di riferimento, anche, nell'offerta del servizio di manutenzione delle portacontainer medio-grandi, all'interno del circuito internazionale del Mediterraneo.

– ha spiegato il commissario straordinario Andrea Agostinelli - Tutto ciò di cui aveva bisogno il nostro scalo, per il suo pieno sviluppo, lo abbiamo già realizzato. Del resto, al momento, non abbiamo in previsione opere che possano essere cantierabili nel 2021 e aggiudicate nel 2023 come prevedono le regole del Recovery Plan>>. Tra le infrastrutture inserite nel POT e, quindi, realizzate come Ente attuatore, per un valore di 25 milioni di euro, l'approfondimento e il consolidamento dei fondali del canale portuale, con adeguamento della banchina di levante nel tratto D. E' stato, altresì, concluso il lavoro di arretramento dello spor-



porto. Si tratta di una strumentazione, dotata di sistema di geo-localizzazione, capace di offrire una vasta gamma di dati di precisione a supporto delle attività di manovra, in grado di aumentare la sicurezza in tutte le situazioni di scarsa visibilità, come accade nel corso delle ore notturne, o anche per motivi dimensionali, come nel caso di ingresso e manovra delle grandi navi che operano in spazi ristretti.

L'anno nuovo è iniziato con lo sguardo rivolto al futuro e ai prossimi passi programmatici da attuare. L'Autorità

L'anno appena concluso ha portato a segno numerosi obiettivi, che si aggiungono ai traguardi già raggiunti negli ultimi anni. Dall'analisi, infatti, del Piano triennale delle opere dell'Ente 2017/2020, lo scalo è stato infrastrutturato nel pieno delle sue potenzialità. Si tratta di un risultato importante che, di conseguenza, non ha fatto prevedere la presentazione al Governo di progetti da inserire nel Recovery Plan. << Non trovare il porto di Gioia Tauro tra le realtà da finanziare con queste specifiche misure credo sia un titolo di merito.

gente ovest del canale di accesso, con un investimento di circa 9 milioni di euro. Completato, anche, lo sviluppo del comparto nord, con relativa viabilità e rete elettrica dell'area portuale, per un valore di 20 milioni di euro. E' stato, quindi, adeguato il tratto di banchina nord esistente ai nuovi tratti per ulteriori 7 milioni circa di euro. A completamento dell'intero quadro di infrattutturazione dello scalo, è stato realizzato il nuovo Terminal intermodale del porto di Gioia Tauro con un finanziamento di 20 milioni di euro. ■

IL NODO ZES E PROGRAMMAZIONE REGIONALE

Il 2020 è stato un anno molto positivo per Gioia Tauro. La pandemia che ha sconvolto l'economia della maggior parte dei paesi del mondo non solo non ha inciso negativamente sui traffici del porto di Gioia Tauro, ma ha al contrario avuto un effetto positivo. Infatti il porto di Gioia Tauro si è nel 2020 avvicinato al suo massimo storico in termini di traffici con più di tre milioni di teus movimentati con una crescita nei primi nove mesi del 38,7% superiore a quella dell'anno scorso in un momento in cui i traffici globali risultano in flessione del 7,3%. Nel 2020 sono stati poi reso operativo il gateway ferroviario che permetterà il trasferimento diretto delle merci da nave a ferrovia e sono state rese operative tre gru del tipo gantry cranes capaci di operare con navi da 22000 teus, che comportano un aumento di produttività consistente per le movimentazioni anche in correlazione con il fatto che il porto ospita settimanalmente navi del tipo ULCS (Ultra-Large Container Ship) navi con capacità di più di 18.000 teus.

Il tempo sembra volgere al bello per Gioia Tauro e c'è da augurarsi che il trend positivo possa continuare.

Tuttavia non si possono nascondere i rischi per il Porto di Gioia Tauro, rischi che sono sempre presenti nel settore del transhipment.

Il mercato del transhipment è un mercato fortemente oligopolistico, con un tasso di concentrazione in poche compagnie che si è accresciuto negli ultimi anni. Mentre venti anni fa secoli le prime tre alleanze controllavano il quaranta per cento circa del traffico, oggi le prime tre alleanze (2M, The Alliance e Ocean Alliance) controllano circa il novanta per cento del mercato. Questo fatto costituisce un primo elemento di debolezza per i porti che, di fatto, sono

di **DOMENICO MARINO**

PROFESSORE POLITICA ECONOMICA
UNIVERSITÀ MEDITERRANEA
DI REGGIO CALABRIA

costretti a subire le decisioni strategiche di queste alleanze. Gioia Tauro ha in questo quadro un ulteriore elemento di debolezza perché dipende solo ed



esclusivamente dall'alleanza 2M.

In questo scenario si inserisce, poi, l'inizio dell'operatività dello scalo di Vado Ligure che sarà l'unico altro porto oltre Gioia Tauro a poter gestire in Italia le Ultra-Large Container Ship. In uno scenario sempre più competitivo e con il varo di navi con capacità di più di 24.000 teus non è detto che in Italia ci sia posto per più di un porto di transhipment e gli investimenti fatti rischiano di non essere sufficienti a essere competitivi in questo scenario.

Inoltre la ZES, presentata come panacea di tutti mali di Gioia Tauro, si sta rivelando, anche ammettendo che poi decolli effettivamente e non solo sulla carta nei progetti di fattibilità, un rimedio veramente blando e incapace

di costituire un fattore di successo nel settore del transhipment. Sono ormai quasi 10 anni che si parla di ZES, ma i risultati latitano e all'orizzonte non si scorge nulla di significativo.

Due a mio avviso sono i nodi critici ancora non risolti della ZES. Il primo nodo è il rapporto fra Zes e programmazione regionale. Lo sviluppo della Zes impone una riscrittura integrale dei documenti di programmazione, mettendo

questa idea al centro di tutta la programmazione e puntando principalmente su di essa. Se volete è un'idea strategica, da riempire di contenuti, che offre una opportunità unica di sostituire la "vecchia logica dei programmi operativi con una idea nuova e più efficace. Questa riscrittura è una scommessa, sulla quale bisognerebbe necessariamente puntare.

La Zes è un'idea strategica, una strategia dell'innovazione, che può essere vincente. Ma non basta cambiare i nomi alle cose per far cambiare il sapore della minestra. Bisogna cambiare i contenuti e, soprattutto, gli uomini che pensano e attuano questi

contenuti, altrimenti, come spesso è avvenuto in passato, avremo nomi altisonanti, i quali però se escludiamo il nome o l'acronimo, nella realtà altro non erano che il tentativo, fallito in partenza, di una riproposizione di vecchie e obsolete idee di sviluppo senza alcun coordinamento logico fra di loro. Cosa bisogna, dunque, fare?

- 1) Dare un'anima alla ZES puntando su innovazione e creazione di reti.
- 2) Agire subito per rompere il monopolio di Contship su Gioia Tauro, aprendo ad accordi con altre alleanze.
- 3) Continuare ad investire sulle infrastrutture ferroviarie, sull'intermodalità e sull'innovazione di processo.
- 4) Aprire il Porto di Gioia Tauro alla polifunzionalità. ■

LA RINASCITA CON L'ARRIVO DEL SOCIO UNICO

Nel 2018 il Porto di Gioia Tauro si presentava agli occhi di tutti come un'infrastruttura fortemente in crisi e sottoutilizzata: il suo utilizzo risultava essere al di sotto del 50% delle proprie potenzialità, secondo la gran parte degli analisti. Esisteva una guerra intestina tra i due soci del terminal con il risultato che, di fatto, tutti gli investimenti per lo scalo erano congelati, nonostante gli impegni assunti in sede ministeriale. Sette anni di cassa integrazione ed il licenziamento di 377 dipendenti da parte di MCT non erano bastati a riorganizzare e riportare la produzione ad un livello ottimale.

- I volumi di container continuavano a diminuire a dei livelli mai raggiunti negli ultimi anni: nel primo trimestre del 2018 erano ulteriormente calati del 14%, dopo una riduzione del 12% registratasi nel 2017.

L'IDEA DEL SOCIO UNICO E LA RINASCITA

- A settembre 2018, insieme al Ministro Danilo Toninelli, che è stato ben cinque volte a Gioia Tauro, intraprendo un percorso di costante confronto con l'Autorità Portuale guidata dal Commissario Agostinelli, allo scopo di mantenere i livelli occupazionali rilanciando l'economia dell'intera area portuale. Grazie al premuroso interesse dimostrato dal Ministro dei Trasporti e dal Governo per la ripresa della realtà portuale dello scalo gioiese, in meno di un anno abbiamo sbloccato la situazione di stallo in cui versava lo scalo da troppi anni. Grazie al nostro intervento, Contship e MSC, (soci al 50% in Medcenter Container Terminal, azienda concessionaria delle attività del terminal container nel porto di Gioia Tauro) hanno assunto un atteggiamento collaborativo intraprendendo una trattativa che ha portato ad un'evoluzione positiva della situazione. Ad aprile 2019 Contship cede il 50% delle quote di Medcenter al gruppo MSC, diventata così unica titolare della con-

di **GIUSEPPE AUDDINO**

SENATORE M5S
 COMMISSIONE LAVORO SENATO



cessione del terminal con il completo controllo sul transhipment dello scalo gioiese, dichiarando fin da subito il suo impegno a rilanciare il porto con investimenti immediati di decine di milioni di euro in infrastrutture, quali nuove gru e nuovi carrelli.

IL CONTRIBUTO INDISPENSABILE DELL'AUTORITÀ PORTUALE

- L'Autorità portuale guidata dal Commissario Agostinelli mette in campo un articolato ed efficace piano di attività riuscendo ad instaurare un rapporto sinergico con il terminalista MSC. Nel semestre aprile-ottobre 2019 si registra già un incremento di traffico di oltre il 15%, rispetto allo stesso periodo del 2018. Va ricordato che i volumi di container nel primo trimestre del 2018 erano calati del 14%.

GLI INVESTIMENTI SULLE NUOVE GRU: ARRIVANO LE MEGA NAVI

- Lo scalo gioiese è stato interessato da un poderoso piano di investimenti che ha riguardato il rinnovo del parco macchine operante nel piazzale. A dicembre 2019 arrivano a Gioia Tauro, dalla Cina, tre grandi gru di ultima generazione. Forte è stata l'emozione che io ed il collega Danilo Toninelli abbiamo provato nell'alzare lo sguardo ed osservare le tre maestose gru di oltre 87 metri di altezza, (tra le più grandi al mondo), con un braccio d'estensione in grado di manovrare fino a 24 file di containers e capaci di lavorare navi da oltre 22 mila Teus (Teu: unità di misura della lunghezza dei container, equivalente a 20 piedi pari a circa 6 metri, che equivale ad un volume totale di carico di circa 38 metri cubi). L'arrivo delle nuove gru ha rappresentato una delle tappe più importanti del mio percorso di risultati e successi, rivolto adesso verso traguardi più ambiziosi.

UN ALTRO TRAGUARDO AMBIZIOSO: PER RIQUALIFICARE IL RETROPORTO ARRIVANO 6 MLN DI EURO

- Fin da subito ho compreso l'importanza di riqualificare e ammodernare l'intera area industriale del retroporto, che contribuirebbe indubbiamente alla crescita economica ed occupazionale dell'intera area. A dicembre 2019 con un emendamento a mia prima firma ho inserito nella manovra finanziaria la spesa di 6 milioni di euro per il triennio 2020-2022, per la realizzazione di opere di riqualificazione, in particolare nell'ambito della viabilità, dei trasporti, della logistica e del decoro urbano di tutta l'area del retroporto di Gioia Tauro. I due milioni messi a disposizione per il 2020 non sono stati ancora utilizzati in quanto l'area del retroporto è di competenza dell'ente regionale Corrap e la Regione Calabria non ha provveduto al passaggio della gestione delle somme all'Autorità portuale.

A causa della mancanza del passaggio



segue dalla pagina precedente • *Auddino*

da parte della regione, le risorse stanziare per l'avvio dei cantieri nel 2020 sono rimaste bloccate presso il Mit. Da quando mi occupo delle tematiche relative al Porto di Gioia Tauro, ho subito rilevato come una delle principali criticità presenti nel sistema portuale fosse la ripartizione della competenza sull'area retro portuale tra vari enti e istituzioni e come gli interventi necessari allo sviluppo richiedessero atti d'intesa e di coordinamento tra essi, spesso

mento dei volumi di traffico del transshipment superiore al 52,5% !

• A maggio 2020 al porto approda la Msc Sixin, una delle navi porta container più grandi al mondo, con ben 400 metri di lunghezza e 61 di larghezza, arrivata con un carico da 23.600 Teus! Nei 12 mesi precedenti erano arrivate al porto altre ben 79 grandi navi, ma questa è la più grande in assoluto mai arrivata in un porto italiano. Un record per il nostro Paese e per il Porto di Gioia Tauro, che continua la sua ascesa nel circuito internazionale del transshipment.

porta, come da me sempre auspicato, anche ad una crescita dell'occupazione, un ulteriore segnale positivo per il territorio calabrese: su 377 lavoratori licenziati, 342 lavoratori sono stati riassunti dal terminalista già nel 2019. Altre unità saranno assunte nel corso dei prossimi mesi.

IL MIO IMPEGNO PER I LAVORATORI: TUTTI I LAVORATORI IN ESUBERO INSERITI IN AGENZIA PORTUALE. PROROGA ANCHE PER TARANTO



non agevolmente realizzabili. Auspico che la Regione Calabria prenda consapevolezza della necessità impellente di avviare i lavori e si attivi subito per consentire il passaggio della gestione all'Autorità portuale e lo sblocco delle risorse per il 2021.

LA CRISI È ORMAI LONTANA: UN MLN DI TEUS MOVIMENTATI NEI PRIMI MESI DEL 2020, TRE MLN NELL'INTERO ANNO E CRESCITA OCCUPAZIONALE

• Nonostante il 2020 sia iniziato con l'emergenza sanitaria tuttora in atto, il Porto di Gioia Tauro nei primi 4 mesi del 2020 registra una notevole impennata dei volumi di traffico: in quel periodo si movimentano ben 1.007.938 teus, che hanno determinato un au-

Lo scalo gioiese, con i suoi 18 metri di profondità di canale risponde, infatti, alle esigenze del mercato internazionale che richiedono elevate profondità di fondali per dare accesso ai cosiddetti giganti del mare, dotati di capacità superiore ai 20 mila teus. Per rendere possibile l'attracco di mega navi portacontainer di sempre maggiori dimensioni, l'Autorità portuale di Gioia Tauro guidata dal Commissario Agostinelli ha messo in atto indispensabili operazioni di dragaggio che hanno garantito il necessario livello di profondità dei fondali, attraverso lo spianamento delle dune sottomarine, per far attraccare le mega navi.

• Il porto di Gioia Tauro inanella numeri e risultati davvero notevoli! La spiccata crescita dei volumi dei traffici

• Ma il mio impegno per i lavoratori del Porto è andato avanti. Ad agosto 2020 è stata recepita nel "decreto agosto" la mia proposta di modifica legislativa che ha previsto anche l'inserimento negli elenchi della Gioia Tauro Port Agency, (agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale), dei portuali in esubero non alle dipendenze del principale terminalista e delle ditte esterne, sanando quella che, di fatto, era una disparità di trattamento fra i lavoratori in esubero del primo terminalista e quelli delle altre imprese concessionarie o esterne! Grazie a questa modifica legislativa, tutti i portuali dello scalo gioiese, (e non più solo i lavoratori in esubero del terminalista principale come previsto

>>>

segue dalla pagina precedente • *Auddino*

dalla normativa precedente), hanno iniziato a godere dei benefici connessi all'inserimento negli elenchi dell'agenzia, nel pieno rispetto della parità di trattamento tra i lavoratori. Ma il mio impegno per i lavoratori non si ferma qui.

Alla fine di dicembre 2020 ho inserito nel decreto Milleproroghe la mia proposta legislativa, che prevede la proroga della permanenza nella Gioia Tauro Port Agency anche dei lavoratori in esubero non dipendenti dal terminalista principale finché l'agenzia sarà in vita. Da adesso in poi la loro permanenza sarà vincolata all'esistenza stessa dell'Agenzia! Inoltre nel Milleproroghe ho previsto ulteriori risorse per tutti i lavoratori in esubero dell'Agenzia portuale e la sua proroga per ulteriori 6 mesi rispetto ai 48 previsti dalla legge.

La norma inserita nel Milleproroghe prevede una durata di 54 mesi dell'Agenzia con uno stanziamento di 5.100.000 euro per l'anno 2021. Le risorse sono destinate ad una platea di 535 lavoratori portuali, di cui 434 nella Taranto Port Workers Agency Srl e 101 nella Gioia Tauro Port Agency.

ARRIVA UN NUOVO RIMORCHIATORE PIÙ POTENTE, PER RISPONDERE ALLE NUOVE ESIGENZE DEL PORTO

• Ad ottobre 2020, grazie all'impegno del commissario dell'Autorità portuale, arriva direttamente dai cantieri vietnamiti della Damen al Porto di Gioia Tauro, "Gioia star", un nuovo rimorchiatore di ultima generazione che consente di velocizzare le operazioni di ingresso e uscita delle motonavi sostituendo il vecchio rimorchiatore. La sostituzione si è resa necessaria per via dell'ingresso in porto di navi portacontainer sempre più grandi. La caratteristica di questo mezzo è la potenza del tiraggio avendo una lunghezza superiore a 27 metri, larghezza di circa 13, un pescaggio di oltre 6 metri, una potenza pari a 5.050 kW e una capacità di tiro al punto fisso fino a 85 tonnellate, a fronte delle 62 tonnellate del vecchio rimorchiatore.

IL PORTO DI GIOIA TAURO DIVENTA INTERMODALE: IL GATEWAY FERROVIARIO È REALTÀ

• Un ulteriore obiettivo che mi sono posto fin da subito, consapevole delle enormi potenzialità del Porto di Gioia Tauro, è stato l'ampliamento della mera attività di transhipment dello scalo con il trasferimento delle merci anche a terra, attraverso il potenziamento della linea ferroviaria, per far decollare finalmente l'intermodalità del porto. La fine di questo 2020 ha visto il Porto di Gioia Tauro protagonista di un nuovo successo dopo un lavoro durato anni: l'avvio del Gateway ferroviario con l'arrivo del primo treno. Da oggi, quindi, lo scalo calabrese è INTERMODALE: non sarà più solo votato al transhipment ma sarà uno scalo gateway, un'area di sdoganamento merci che avrà il compito di intercettare parte



dei traffici movimentati tra l'Estremo Oriente e l'Europa, attualmente gestiti dai porti di Rotterdam ed Anversa. Senza dubbio una svolta epocale per il nostro porto! L'affidamento in concessione del gateway ferroviario ha reso possibile avviare questa attività intermodale del porto. Da tempo segnalato a Governo e Regione come uno dei principali ostacoli al rilancio dello scalo sia la questione delle competenze tra vari enti e istituzioni, segnalando la necessità di istituire un'unica cabina di regia con cui affrontare tutti gli interessi del sito e armonizzare le azioni necessarie. Insieme al Ministero, all'attuale Vice-ministro del Mit Cancellieri, e all'ottimo lavoro svolto dal commissario Agostinelli si è instaurato un proficuo dialogo con le parti interessate e la Regione Calabria.

Questo è un altro grande risultato ottenuto!

• Per lo sviluppo dell'intermodalità nave - treno manca un altro tassello: il passaggio di proprietà del raccordo ferroviario (che collega la stazione di Rosarno allo scalo gioiese) da Corap ad RFI. Dopo anni di attesa, il succitato passaggio che consentirà la manutenzione da sempre mancante e l'ammmodernamento delle strutture ferroviarie gioiesi ed il loro inserimento all'interno della rete nazionale sarà realtà!

Finalmente lo scalo di Gioia Tauro sarà collegato alla rete nazionale e ciò consentirà, alle merci che arrivano al porto, di poter transitare fino al cuore dell'Europa! Terrò come sempre alta l'attenzione affinché si giunga a fatti concreti, nel più breve tempo possibile...

L'ANNO SI CHIUDE CON L'ULTIMO SUCCESSO: BEN TRE MLN DI TEUS MOVIMENTATI CON UN PIÙ 25%

• Il Porto di Gioia Tauro chiude l'anno positivamente. È stato un 2020 con volumi dei traffici da record! Nonostante l'emergenza sanitaria in atto, lo scalo gioiese nel 2020 ha registrato un'impennata dei volumi di traffico del +24,9%, con oltre 3 milioni di teus movimentati, a fronte dei poco più di 2 milioni del 2018.

• Lo scalo gioiese, negli ultimi due anni, è diventato d'impulso all'economia della Calabria e dell'intero Paese. Il M5S in seno al Governo, ha fatto sul Porto di Gioia Tauro un lavoro eccelso facendolo diventare un fiore all'occhiello dell'azione politica calabrese, il che mi rende particolarmente orgoglioso, dopo due anni di mio duro lavoro sul porto. Lo scalo gioiese oggi si ritrova in vetta alle classifiche internazionali dei traffici marittimi, al pari di Rotterdam, Anversa, Shanghai, King Abdullah Port, Tangeri. Lo scalo gioiese da un anno accoglie di giorno e di notte le navi porta containers più grandi del mondo. Ebbene, il Porto di Gioia Tauro ha necessità di essere messo in grado di continuare su questa strada tracciata dal Governo e percorsa ottimamente dall'Autorità portuale, scelte che hanno determinato lo sviluppo dello scalo merci e la nascita del porto intermodale a Gioia Tauro. ■

PUNTO DI RIFERIMENTO PER TUTTO IL SUD

Per la natura strategica riconosciuta anche in ambito nazionale, il Porto di Gioia Tauro può e deve ancora essere il punto di riferimento per la crescita e lo sviluppo del Mezzogiorno e snodo nevralgico per la logistica internazionale. Dobbiamo impegnarci affinché questo Hub portuale sia considerato insieme e alla stregua dei porti di Trieste e di Genova. Il mondo politico, e non solo, deve intervenire con azioni puntuali e concrete, perché dare la visibilità e riconoscere l'importanza al porto, apre la porta allo scambio con nuovi mercati internazionali aumentando, di conseguenza, la capacità di dialogare e attrarre investimenti di un certo livello e quindi aumento di capitale; le occasioni di lavoro con crescita occupazionale e nuove imprese e start-up per l'inserimento lavorativo dei giovani calabresi; i servizi di qualità per accrescere la competitività.

Ad oggi il porto di Gioia Tauro è solo, o almeno così viene pensato da un punto di vista molto miope, un porto di transhipment e, ciò, non sarebbe nemmeno negativo ma assume tale connotazione nel momento in cui abbiamo come dato certo le perdite registrate nel corso degli anni e che hanno fatto perdere il ruolo di primo porto di transhipment del Mediterraneo. È chiaro che sul transhipment bisogna lavorare per un ampliamento dell'offerta e per creare un'interconnessione con la possibilità di far approdare non solo i traghetti ma anche le navi Ro-ro consentendo lo sbarco degli autotreni da mettere poi su rotaie e permettere a Gioia Tauro di rientrare nelle tratte trasportistiche medio-lunghe europee oltre a sviluppare aree cantieristiche operative in settori nevralgici della nostra economia.

È importante considerare, inoltre, l'area ZES che dev'essere vista come opportunità di crescita e sviluppo e non unicamente come modalità di risparmio di economie. Attorno alla ZES dev'essere creato un dibattito politico

di **SILVIA VONO**

SENATRICE ITALIA VIVA

che coinvolga le forze produttive e intellettuali del territorio affinché l'istituzionalizzazione non rimanga sulla carta per richiedere oboli. Adesso è cruciale coinvolgere le imprese e i co-



lossi mondiali ad investire in Calabria ed è necessario allora una svolta anche nel modo di presentazione della nostra Regione e del nostro porto. Ricostruire una reputazione non è facile ma dobbiamo essere convinti per primi noi calabresi e guardare oltre lo spettro delle inchieste malavitose per ribaltare lo schema e attuare il vero contrasto alle presenze mafiose con la scesa in campo delle nostre eccellenze di cultura, turismo, Università, mondo agricolo e settori imprenditoriali e soprattutto giovani che possono riabilitare l'immagine di una regione e di luoghi particolari, come appunto il porto di Gioia Tauro è tutta l'area circostante, con

nuove idee e proposte lungimiranti.

La ZES è un altro punto da cui partire per il rilancio del porto di Gioia Tauro anche realizzando il piano di sviluppo strategico della ZES Calabria da integrare non solo con la pianificazione del porto ma anche con il piano regionale dei trasporti. Gli interventi previsti nel documento di sviluppo dell'area logistica integrata di Gioia Tauro sono diversi e tutti utili e necessari ma credo che, a parte l'individuazione delle risorse, che non è cosa di poco conto, e su cui si deve insistere, soprattutto ora che abbiamo qualche possibilità effettiva, per indirizzare meglio la destinazione delle risorse esistenti e di quelle che sono in previsione, capendo anche gli interventi prioritari su cui progettare e pianificare per il raggiungimento degli obiettivi condivisi e da condividere. Mi riferisco, ad esempio, al miglioramento, o meglio, ad un progetto serio per il retro porto, alla realizzazione di un bacino di carenaggio necessario per garantire ogni attività di manutenzione o riparazione per le navi portacontainer di transito nel Mediterraneo, ai collegamenti rapidi alla rete viaria, al gateway ferroviario lavorando ad un adeguamento del materiale rotabile ai nuovi sistemi e soprattutto comprendendo che se ci accontentiamo di un'alta velocità light, facendoci coprire gli occhi dalle risorse messe in campo e strumentalmente sbandierate, sarà difficile vedere interventi reali per le nostre ferrovie. Sebbene il commissario straordinario Agostinelli abbia portato avanti il suo ruolo con molta capacità e in un'ottica di sviluppo del porto riparando con intelligenza e competenza a molte situazioni critiche, ritengo sia arrivato il momento di concludere la fase di commissariamento per procedere a breve alla nomina del Presidente dell'autorità portuale, per cui, presso il MIT, è in corso la valutazione dei profili, che possa lavorare tranquillamente valutando anche le questioni ordinarie con più tranquillità. ■

ZES GIOIA, CARATTERISTICHE E POTENZIALITÀ

Le zone economiche speciali (Zes) sono uno strumento di politica economica finalizzato a creare, in specifici territori delle regioni italiane meno sviluppate, condizioni insediative particolarmente vantaggiose per le imprese in termini di agevolazioni fiscali e finanziarie, oltre che a sviluppare fattori istituzionali e di contesto in grado di attrarre investimenti e facilitare l'attività di impresa.

La normativa che disciplina lo strumento Zes in Italia è molto recente: risale al 2017 ed è stata oggetto di varie integrazioni e modificazioni successive che ne hanno ridisegnato parzialmente la governance e ampliato le misure di agevolazione. Il Piano strategico della zona economica speciale della Calabria è stato tra i primi ad essere approvato, insieme a quello della Campania, nel maggio 2018. Ad oggi

sono state istituite sette Zes (Campania, Calabria, le due interregionali Puglia-Basilicata e Puglia-Molise; Sicilia Orientale, Sicilia Occidentale e Abruzzo) e sono in via di completamento le nomine dei Commissari di governo, al momento soltanto due in carica (Calabria e Puglia-Basilicata), con il compito di presiedere il Comitato di indirizzo, che rappresenta il soggetto per l'amministrazione delle zone economiche speciali.

Le Zes sono dunque uno strumento nuovo per l'Italia, sebbene da lungo tempo presente in molti altri paesi, e che sta per entrare nella sua piena operatività proprio adesso, in una fase congiunturale caratterizzata da forte incertezza istituzionale e di mercato,

di **ROSANNA NISTICÒ**

COMMISSARIO STRAORDINARIO
DI GOVERNO PER LA ZES CALABRIA



ma anche da grandi aspettative di ripresa e di ripartenza economica nazionale; uno strumento che a livello nazionale poggia la sua specificità nella possibilità di coniugare nel suo impianto normativo aspetti di coesione, di standardizzazione e semplificazione delle procedure amministrative ma al contempo di salvaguardia della "specificità dei luoghi" in coerenza con una prospettiva di politiche place based, oltre che di governance multilivello.

Relativamente al primo aspetto, la strategia che sottende alla piena operatività delle Zes è riuscire a innescare un meccanismo di cooperazione tra i diversi soggetti coinvolti nella loro amministrazione a livello locale e tra questi e il governo centrale e l'Agenzia per

la coesione territoriale. La cooperazione interistituzionale, la condivisione delle conoscenze e l'individuazione di strategie comuni è indispensabile per dotare le Zes di vantaggi localizzativi davvero rilevanti per le imprese. A tal fine, significative azioni si stanno portando avanti in Calabria. Con l'obiettivo di pervenire a una efficace costruzione dell'offerta da presentare a potenziali investitori e di attuare processi di snellimento amministrativo, si è instaurato un intenso rapporto di collaborazione tra il settore coordinamento Zes dell'Amministrazione regionale e il Comitato di indirizzo Zes. L'attività si è prevalentemente concentrata sulla definizione e caratterizzazione delle aree di localizzazione, in maniera più dettagliata rispetto a quanto già previsto nel Piano di sviluppo Strategico, e sulla mappatura de-

gli insediamenti produttivi attraverso l'acquisizione di dati a livello di impresa e la relativa geo-localizzazione. Tra le criticità, è emersa la nota debolezza della base produttiva industriale, scarsamente interconnessa, con ridotta apertura sui mercati internazionali. Non mancano certo eccellenze, che costituiscono valide testimonianze della possibilità di svolgere attività di impresa e competere con successo con produttori esteri, ma si configurano piuttosto come realtà puntiformi, non sufficienti a caratterizzare l'intero contesto, né in termini di completezza delle filiere produttive, né di consistenza degli addensamenti spaziali.

Sul piano della semplificazione ammi-



segue dalla pagina precedente

• *Nisticò*

nistrativa, un punto di vantaggio finora riscontrato, rispetto alle altre Zes, è la possibilità di usufruire del SURAP, la rete regionale degli sportelli unici per l'attività produttiva, un modello a cui aderisce la quasi totalità dei comuni della Calabria, e che in questa prima fase potrà essere utilmente utilizzato, con marginali modifiche di miglioramento, per individuare le aree Zes disponibili e avviare, da parte delle imprese interessate, l'intero processo delle autorizzazioni necessarie.

A livello centrale sono periodicamente in agenda incontri e workshop operativi con i soggetti istituzionali rilevanti (l'Agenzia per la coesione territoriale, l'ufficio di gabinetto del Ministero per il Sud, Invitalia, ICE, Mise). Analogamente, su base regionale, sono in corso incontri con l'ANCE e i Sindaci dei Comuni in cui ricadono le aree comprese nella Zes, così come si sta svolgendo in collaborazione con Unindustria Calabria un'attività di confronto "sul campo" con gli imprenditori che operano nella zona economica speciale: un workshop si è già tenuto a Crotona e nei prossimi giorni un altro si terrà a Lamezia Terme, per poi continuare nelle aree di Vibo Valentia, Corigliano-Rossano e Reggio Calabria-Villa San Giovanni, e nel macronodo di Gioia Tauro. Iniziative simili saranno programmate a breve con altre rappresentanze delle forze economiche e sociali del territorio, tra cui i Sindacati e le Camere di Commercio. Tra i recenti accordi di cooperazione interistituzionale va segnalata la sottoscrizione a gennaio scorso di un protocollo di intesa con l'Agenzia delle Dogane e Monopoli che si rivela molto utile per tutte le questioni di reciproco interesse, tra cui la possibile richiesta di istituzione di una Zona Franca per la Zes Calabria, la cui praticabilità è in corso di valutazione.

Naturalmente, per innalzare l'attrattività della Zes e dotare le relative aree delle necessarie infrastrutture e dei servizi richiesti dalle attività imprenditoriali, serve una visione condivisa della strategia di sviluppo e una volontà di investire nella crescita produttiva del territorio, che dipende molto an-

che dalle misure e dagli interventi che verranno definiti nell'ambito del nuovo ciclo di programmazione dei fondi comunitari 2021-27 e delle ricadute nella nostra Regione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) legato ai fondi di Next Generation EU. Nell'implementazione delle procedure e delle fasi di attivazione delle Zes va, infatti, attentamente considerata la presenza o la carenza di fattori specifici abilitanti, nell'ambito ad esempio del contesto socio-economico, della qualità istituzionale, della dotazione di risorse chiave nei processi di sviluppo che necessitano interventi di supporto, per non accrescere, anziché ridurre, le disparità territoriali. Per fare solo un esempio, seppure di ampia rilevanza, nella nostra Regione manca una stra-

segmenti settoriali e i comportamenti imprenditoriali emergenti, di fare micro-consulenza alle imprese neonate, sarebbe un asset di grande valore per la Calabria, un fattore di competitività importante nelle decisioni localizzative degli investitori, che potrebbe aiutare, se adeguatamente istituita, nel rendere vitale tutta la Calabria produttiva, non solo la Zes. In questo ambito, per un'azione incisiva e duratura, cruciali saranno le opportunità offerte dalla nuova fase di programmazione dei fondi comunitari e dal PNRR.

La predisposizione dei programmi operativi è un momento cruciale anche per progettare strumenti di incentivo aggiuntivi e complementari a quelli già in vigore nelle zone economiche speciali. Oltre al credito di imposta mag-



tificazione di esperienze e competenze nell'attrazione di investimenti, connessa forse anche alla debolezza della base produttiva: a differenza di altre regioni, non esiste un'agenzia dedicata all'attrazione di investimenti e all'accompagnamento delle imprese nelle fasi di avvio e di crescita dimensionale, mentre le organizzazioni esistenti sono per lo più focalizzate sull'erogazione di incentivi alle singole imprese. Una struttura, anche snella, ma dotata di personale altamente qualificato e opportunamente selezionato, con skills specifiche finalizzate a fare scouting di investimenti e imprenditori, in grado di "annusare" le tendenze dei mercati, di catturare i segnali della dinamicità di

giurato fino a 50 milioni di euro per progetto fino al 2022, la legge di bilancio 2021 prevede che per le imprese che intraprendono una nuova iniziativa economica nelle Zes l'imposta sul reddito derivante dallo svolgimento sia ridotta del 50 per cento a decorrere dal periodo d'imposta nel corso del quale è stata intrapresa la nuova attività e per i sei periodi d'imposta successivi. Accanto a questi provvedimenti specifici per le aree Zes c'è la possibilità di usufruire di un insieme di provvedimenti già operativi per tutte le imprese che operano nel Mezzogiorno, tra cui l'incentivo occupazione giovani potenziato fino al 100% sgravio contributivo

>>>

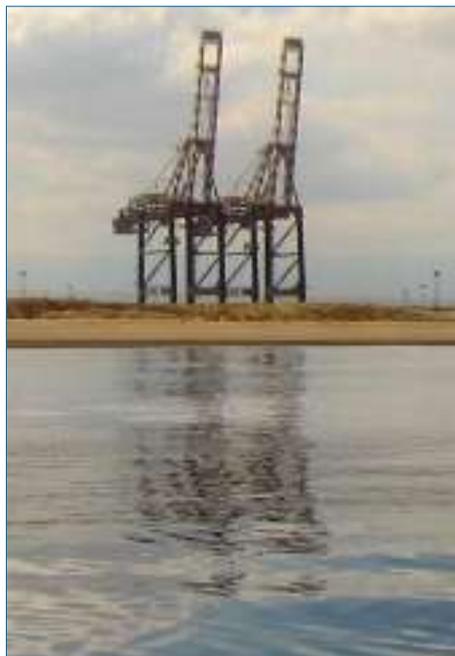
segue dalla pagina precedente

• *Nisticò*

per i primi 4 anni per le imprese che assumono giovani under 35 nel Mezzogiorno entro il 2022; la cosiddetta “fiscalità di vantaggio”, che prevede una riduzione del 30% del carico contributivo per tutte le imprese che operano nel Mezzogiorno fino al 2025 e decrescente fino al 2029; i contributi per la realizzazione di ecosistemi dell’innovazione per facilitare l’insediamento di imprese e start up e incentivare la trasformazione digitale al Sud; il fondo cresci al Sud finalizzato ad accrescere occupazione e favorire la crescita dimensionale delle imprese nel Mezzogiorno; il “rilancio delle aree interne” per sostenere imprese e persone nei Comuni marginali colpiti da spopolamento e con carenza di servizi. Appaiono, inoltre di importanza strategica le opportunità offerte da investimenti innovativi, che possono sfruttare la sinergia con gli atenei calabresi e la disponibilità di capitale umano con livelli più alti di formazione, in grado di cogliere e sviluppare processi sulla frontiera tecnologica. L’Università è un pezzo di mondo regionale internazionalizzato e sono già arrivate nel passato imprese multinazionali attratte da questo fattore abilitante. Un passaggio veloce è dedicato alle Zes all’interno del PNRR, dove si precisa (p.110), che “è indispensabile valorizzare il ruolo delle Zone Economiche Speciali (ZES) vicino alle aree portuali nel Sud, con l’obiettivo di attrarre investimenti produttivi, grazie alla semplificazione amministrativa e all’applicazione di una legislazione economica agevolata”.

Un altro aspetto rilevante è riuscire a fare convergere al Comitato di indirizzo, che per legge è il soggetto per l’amministrazione delle Zes, l’insieme delle informazioni sulle attività programmate o realizzate, sulle manifestazioni di interesse, sui progetti di investimenti produttivi e in infrastrutture, sulle autorizzazioni e concessioni che insistono sulle aree che ricadono nella zona economica speciale e che attualmente è dispersa tra i vari soggetti gestori delle stesse aree (ad esempio, in Calabria, il Corap, l’Autorità portuale, Sacal). La completezza e simmetria delle infor-

mazioni è un requisito imprescindibile per consentire al Commissario di governo effettivamente di operare “quale referente esterno del Comitato di indirizzo per l’attrazione e l’insediamento degli investimenti produttivi nelle aree Zes” e di “individuare, tra le aree identificate all’interno del Piano di sviluppo strategico, le aree prioritarie per l’implementazione del Piano”, così come previsto dalla normativa vigente. Per i potenziali investitori, e nondimeno per le imprese già operative, conta molto l’unicità dell’interlocutore, insieme all’affidabilità nella certezza dei tempi, nella sicurezza, nell’erogazione dei servizi. Sulla responsabilità e la centralità dell’efficiente gestione delle aree per la performance delle imprese e la possi-



bilità di attrarre investimenti i decisori politici dovranno al più presto concentrare i propri sforzi se si vuole dare reale operatività alla Zes.

Sul piano della governance multilivello i commissari Zes rappresentano la figura di raccordo tra l’operatività delle Zes nei rispettivi specifici territori e il governo centrale. Dunque, una figura di “connettore” verticale, tra il centro e i luoghi, ma anche orizzontale, laddove il consolidamento della rete dei soggetti coinvolti nell’amministrazione e nella operatività delle Zes, l’intensificazione delle relazioni tra i soggetti preposti allo sviluppo e alla promozione delle aree, è un compito cardine

attribuito ai commissari di governo. Alimentare e consolidare di una rete stabile di relazioni e di rapporti virtuosi tra enti e amministrazioni locali e centrali implica dotare il sistema di uno strumento di efficienza, che genera fiducia e capitale sociale tra i soggetti e per questa via abbassa i costi di transazione, rende meno costoso intraprendere e portare avanti progetti, attività, transazioni, fluidifica i meccanismi di trasmissione nei processi economici. E’ l’altra faccia della medaglia della semplificazione.

Il percorso per la piena operatività della Zes è appena iniziato, mettendo a fuoco le criticità e cercando, al contempo, di individuare i punti di forza di una Zes policentrica, che vanta al suo interno il porto di Gioia tauro, tra i porti di transhipment più dinamici di Europa, con grandi potenzialità di ulteriori sviluppi e di creazione di indotto produttivo, soprattutto con la localizzazione di iniziative imprenditoriali nell’area del retroporto e nella possibile zona franca da attivare, e con la possibilità di sfruttare l’intermodalità dei trasporti grazie alla recente attivazione del gateway ferroviario. Ma non solo: ampie potenzialità di sviluppo provengono dalla diversificazione delle attività e dal completamento delle catene del valore negli agglomerati industriali di Crotone e Lamezia Terme, nell’area di Corigliano-Rossano nell’ambito della filiera dei prodotti ittici e agroalimentari e in quella agro-turistico-storico-archeologica, a ragione dell’estesa qualità delle risorse storiche, agricole e ambientali della Piana di Sibari; ma anche dal porto di Corigliano, così come da quello di Crotone che insistono entrambi sul versante ionico, fronte Grecia e Balcani, e dalle aree che si affacciano sullo stretto di Messina, posizioni tutte molto favorevoli in una prospettiva euromediterranea. La piena operatività dell’insieme di queste aree è operazione complessa, che coinvolge una pluralità di soggetti, a livello locale e centrale, e richiede molto lavoro e molte energie di cooperazione e di progettazione, di capacità decisionali e di visioni di sviluppo, di protagonismo attivo e lungimiranza della politica. ■

ZES E PORTO, SVILUPPO INFRASTRUTTURALE

L'impegno comune, a tutti i livelli – istituzionale, associativo, sindacale, imprenditoriale – su tematiche attuali che hanno un peso specifico per il rilancio dell'economia del Paese deve essere il massimo, specie per chi vuole bene all'Italia, specie per chi crede nella centralità dei nostri territori nello scacchiere geopolitico e finanziario.

ALIS - Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile, che conta oltre 1.530 aziende associate, per un totale di oltre 186.000 unità di forza lavoro, un parco veicolare di oltre 134.000 mezzi, più di 140.500 collegamenti marittimi annuali, più di 125 linee di Autostrade del Mare, 200.000 collegamenti ferroviari annuali, oltre 160 linee ferroviarie e 30 mld € di fatturato aggregato, ha tra i propri obiettivi

programmatici la riduzione del gap esistente tra il Nord e il Sud del paese in termini logistici, economici e infrastrutturali.

L'associazione, presieduta dal dr Guido Grimaldi armatore italiano che primeggia nel mondo, agisce da tempo nella consapevolezza che la solidità economica del Mezzogiorno favorisca non solo le aziende del Sud Italia ma anche quelle del Nord che, grazie allo sviluppo infrastrutturale e all'efficienza del trasporto e della logistica intermodale e sostenibile, potranno realmente consolidare, e al contempo ampliare, i loro mercati di riferimento. Da questa prospettiva, nei diversi consessi nazionali e internazionali nei quali sono stato chiamato a dare il mio contributo professionale, ho personalmente assunto una posizione di favo-

di **ANTONIO ERRIGO**

VICEDIRETTORE GENERALE
ALIS ASSOCIAZIONE LOGISTICA
INTERMODALITÀ SOSTENIBILE



re rispetto allo strumento delle ZES - Zone Economiche Speciali (e delle ZLS -Zone Logistiche Semplificate). E questo in ragione del fatto che queste aree non sono altro che delle zone geografiche più confortevoli per le aziende che si occupano di trasporto, logistica e servizi connessi e/o afferenti a questo comparto, i cui principali vantaggi offerti (es. regime fiscale di vantaggio, dazi ridotti su importazioni, esenzione su tasse per esportazione, canoni di concessione agevolati) consentono al sistema economico nazionale di uscire da quello che può essere a buon titolo definito "municipalismo", sia esso infrastrutturale o programmatico, che non è vero che non abbia senso, ma ha un senso negativo. Non è un caso, difatti, se ogni riforma o ogni miglioria sul piano normativo a livello nazionale

o internazionale – compresa quella che istituisce le ZES – mira sempre a razionalizzare e ricondurre ad unità tutto ciò che è frammentato, municipalizzato appunto.

L'organizzazione che rappresento, ALIS, ha sempre espresso posizioni in materia di ZES riconducibili ad una chiara e precisa esigenza: quella di coinvolgere nei processi di identificazione delle aree di vantaggio il mondo imprenditoriale, ossia tutto il cluster dei trasporti e della logistica che in quelle aree andrà ad agire operativamente. Tuttavia, le ZES più che concedere aiuti (che gli imprenditori veri non vogliono, ndr) devono essere utili a: a) creare più certezze sul piano amministrativo; b) dare continuità ai processi economici; c) a conferire stabilità ai processi di semplificazione mediante l'attribuzione di potere decisionale non più a soggetti ad estrazione politica ma a soggetti ad estrazione tecnica, che per loro natura rassicurano maggiormente gli investitori.

Oggi nel mondo le ZES sono tantissime e crescono moltissimo determinando l'aumento dell'occupazione anche in momenti particolarmente duri.

Per quanto attiene il territorio calabrese, ritengo che la ZES possa essere un valido strumento per far avviare il tessuto economico regionale – che ha per sua stessa natura e vocazione un enorme potenziale – a quel doveroso processo di transizione verso nuove economie mettendo in atto finalmente la politica della "porta aperta" creando zone a capitalismo controllato in aree che, tuttavia, necessitano di adeguati

investimenti. Per quanto attiene il territorio calabrese, ritengo che la ZES possa essere un valido strumento per far avviare il tessuto economico regionale – che ha per sua stessa natura e vocazione un enorme potenziale – a quel doveroso processo di transizione verso nuove economie mettendo in atto finalmente la politica della "porta aperta" creando zone a capitalismo controllato in aree che, tuttavia, necessitano di adeguati

>>>

segue dalla pagina precedente

• Errigo

back-office incardinati nella struttura commissariale in grado di mettere in corretta correlazione gli Enti Locali, le Autorità di Sistema Portuale e tutti gli stakeholder che dovranno interagire in maniera coordinata. Se opportunamente organizzata, infatti, la ZES è uno strumento potentissimo perché ha in sé la capacità di cambiare il corso di una zona geografica rendendola più o meno attrattiva per gli investitori privati, convincendoli che qualcosa in quelle zone sta cambiando o è addirittura cambiato. L'auspicio è che una corretta gestione della ZES possa portare la Calabria ad una rigenerazione economica perché questo significherebbe dire che si può puntare ad una rigenerazione sociale.

Devo però registrare già una criticità tutta italiana. Mentre noi scriviamo e leggiamo questo reportage, il nostro Bel Paese è già alla rincorsa di un obiettivo per il quale siamo in netto ritardo rispetto al resto del mondo. In altre nazioni, infatti, non si parla già più di ZES ma si parla di SMART ZES, di ECO ZES e di patti ambientali per l'implementazione della Green, Blue and Circular Economy. La Calabria, che su questo tema ha dato prova di celerità ed è "antesignana" perché è tra le primissime regioni che hanno istituito un Comitato d'indirizzo della Zes, credo ora debba dare una ulteriore buona prova di sé, puntando sullo sviluppo della propria portualità (cosa che per la verità sta facendo), sullo sviluppo del sistema dei trasporti intermodali e, al contempo, sullo sviluppo di un sistema retroportuale ben connesso e di qualità in grado di offrire agli investitori un pacchetto localizzativo attraente, vivo, dinamico, snello.

Chiudo con un quesito di ordine generale che spero però possa stimolare le riflessioni di chi ci legge. Gli adempimenti all'implementazione della ZES sono numerosi, troppi. Ho avuto modo di apprendere che le aziende per entrare nel circuito di queste aree vantaggiose devono ottenere più di trenta autorizzazioni. Sarebbe questa la semplificazione alla quale l'Italia punta?

Temo che anche questa occasione, che stiamo rincorrendo, compartecipati a mettere nuovamente in rilievo i ritardi atavici del nostro Paese, che restano sempre gli stessi da decenni: il carico fiscale, l'eccesso di burocrazia, i tempi della giustizia e l'eccessiva variabilità del quadro politico-istituzionale (tanto a livello centrale quanto a livello regionale).

Però io sono un inguaribile ottimista per natura e sono sicuro che la Calabria e l'Italia tutta ce la faranno perché, in definitiva, a fare da perfetto

contrappeso ci sono sempre la qualità delle risorse umane, il genio dei nostri imprenditori e la solidità di un sistema trasportistico e logistico che ci ha sempre consentito di distinguerci in maniera brillante nel mondo e di competere alla pari con tutti i player internazionali.

Questi elementi spero possano essere i fattori che renderanno attrattiva la Calabria e l'Italia agli occhi di quell'investitore straniero che vorrà puntare sui nostri territori per lo sviluppo dei propri business. ■

GLI INDUSTRIALI CALABRESI E LA ZES, INFRASTRUTTURA STRATEGICA

Unindustria Calabria, per quanto riguarda le Zone Economiche Speciali, ha ribadito che «Gioia Tauro è una infrastruttura strategica per il Paese». In un incontro a metà febbraio con la commissaria di Governo per la Zes calabrese, Rosanna Nisticò e il commissario straordinario dell'Autorità Portuale, Andrea Agostinelli, si è appunto discusso delle criticità e opportunità della Zes.

L'incontro ha consentito di analizzare lo stato dell'arte dell'attuazione del regime speciale e di individuare una "road map" che valorizzi il porto di Gioia Tauro. Durante i lavori è emersa, tra l'altro, la necessità di valorizzare adeguatamente l'hub tirrenico all'interno del Piano nazionale di ripresa e resilienza, in linea con quanto affermato questa mattina in Senato dal presidente del Consiglio Draghi sul rilancio del Mezzogiorno per il rilancio del sistema Paese.

L'incontro è stato introdotto dal presidente della sezione Trasporti e logistica di Unindustria Calabria, Gualtiero Tarantino, che ha sollecitato «la nomina degli organi ordinari di governance ponendo fine alla stagione dei commissariamenti, oltre a uno sforzo corale per porre la competenza al centro delle politiche di sviluppo di questa importante realtà produttiva del Mezzogiorno».

Il presidente degli industriali calabresi Aldo Ferrara ha posto l'accento sul «grande problema del Corap che unisce al default finanziario la complessità amministrativa e l'assoluta carenza di servizi. Occorre avviare un tavolo con la Regione, per dare la possibilità agli investitori di sapere quali aree sono disponibili per la vendita e la locazione, a prezzi di mercato appetibili, e quali progetti riguardino l'infrastrutturazione e il cablaggio. Registriamo attenzione da parte della Regione Calabria - ha aggiunto Ferrara - in termini di finanziamento delle imprese e credito d'imposta, ma abbiamo chiesto che vengano potenziati. Occorre fare squadra con l'autorità portuale e il commissario Zes affrontando i nodi con pazienza, determinazione e competenza».

Sulla stessa lunghezza d'onda il presidente della Confindustria territoriale Domenico Vecchio, il quale ha espresso critiche «al disinteresse della politica nazionale verso Gioia Tauro. E il disastro del Corap aggrava la situazione dell'ipertrofia burocratica esistente. La Zes è uno strumento potenzialmente importantissimo ma è indispensabile non solo portarlo a regime bensì anche informare imprenditori e investitori delle effettive opportunità che essa comporta».

Il commissario Agostinelli ha sottolineato «la straordinaria performance di Gioia Tauro che, cinque anni fa, era sprofondata in una crisi gravissima, scivolando fino a 1,8 milioni di teus movimentati, tornando su livelli di elevata competitività fino ai 3,1 milioni di teus dello scorso anno, raggiunti nonostante la pandemia che ha colpito drammaticamente lo shipping. L'autorità portuale ha realizzato, collaudato e messo in esercizio tutti gli interventi previsti dal Pon Reti e infrastrutture 2014-2020, compreso il gateway ferroviario».

La commissaria Nisticò ha spiegato agli industriali «la Zes calabrese non è assolutamente in ritardo sul piano amministrativo, nonostante una fase di vuoto istituzionale, rispetto alle omologhe aree italiane. Ma paga il ritardo di sviluppo economico e infrastrutturale del territorio. Occorre lavorare per l'attrazione degli investimenti, ma ciò richiede una solida programmazione e un'ottica di sviluppo complessivo. È auspicabile che, in tempi brevi, venga costituita una struttura che si occupi esclusivamente di intercettare capitali e investitori su un territorio che presenta indiscutibili punti di forza: la presenza di un grande porto, la funzionalità del gateway ferroviario e le potenzialità del 'green field' retroportuale». ■